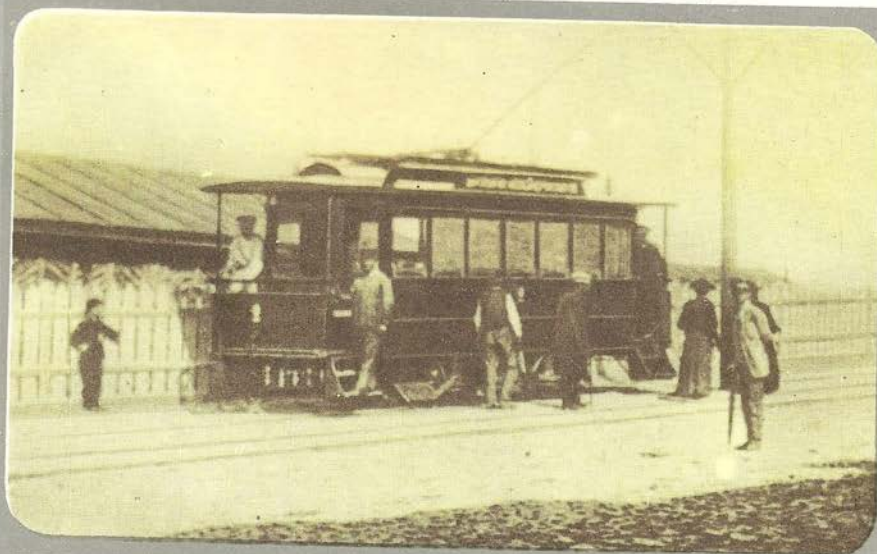


С.П. БЕЙКУЛ
К.А. БРАМСЬКИЙ

КИЇВСЬКИЙ ТРАМВАЙ

ДО СТОРІЧЧЯ
З ДНЯ ПУСКУ
В ЕКСПЛУАТАЦІЮ

1892-1992



С.П. БЕЙКУЛ
К.А. БРАМСЬКИЙ

КИЇВСЬКИЙ ТРАМВАЙ

До 100-річчя
з дня пуску в експлуатацію



КИЇВ «БУДІВЕЛЬНИК» 1992

Книга присвячена 100-річчю першого в Україні київського трамвая. В ній розповідається про виникнення і розвиток у місті електричного транспорту, славні традиції його працівників, про сьогодення й перспективи розвитку галузі, про видатних людей — передовиків виробництва.

Книга адресується широкому колу читачів і, в першу чергу, працівникам міського пасажирського транспорту.

Книга посвятається 100-летию первого в Украине киевского трамвая. В ней рассказывается о возникновении и развитии в городе электрического транспорта, славных традициях его работников, о сегодняшнем дне и перспективах развития отрасли, о выдающихся людях — передовиках производства.

Книга адресується широкому колу читачів і, в першу чергу, працівникам міського пасажирського транспорту.

Видання підготовлено на замовлення Київського трамвайно-тролейбусного управління.

Для мешканця будь-якого сучасного міста добре зрозуміло, що без розвинутого громадського транспорту його повноцінне життя неможливе. Кожне місто, а особливо велике, є зосередженням житлових районів, виробничих зон і закладів культурно-побутового призначення, між якими існує постійний зв'язок. Як правило, він створюється громадським транспортом, який значно скорочує витрати сил і часу на пересування.

Бурхливий розвиток господарства країни викликав розширення меж старих міст і появу нових.

За роки Радянської влади в країні з'явилося 1203 нових міст. За даними останнього перепису 1989 року всього їх налічується 2190, в тому числі великих з населенням 500 тис. чоловік і більше — 32, крупних з населенням більше мільйона — 23. За останні 30 років кількість великих міст зросла майже в 2,4, а крупних — у 7,7 рази.

Для пересування в межах міста в світі сформувалися різні транспортні системи. Багаторічний досвід експлуатації різних видів міського транспорту показав перевагу електричного (метрополітен, трамвай, тролейбус). Головними особливостями електричних транспортних засобів є їх висока провізна спроможність, суворе дотримання заданого маршруту та відсутність шкідливих викидів у навколишнє середовище.

На кінець 1990 року в 13 містах країни працював метрополітен (Москва, Санкт-Петербург, Київ, Тбілісі, Баку, Харків, Ташкент, Мінськ, Єреван, Нижній Новгород, Новосибірськ, Самара, Єкатеринбург) і будувався в чотирнадцятому — Дніпропетровську.

Значно розширилась географія наземного електротранспорту. Зокрема трамвай курсує у 112 містах, у тому числі швидкісний — у 8 (Київ, Волгоград, Кривий Ріг, Старий Оскол, Новополоцьк, Іжевськ, Барнаул, Саратов); тролейбус — у 181 місті. Найближчим часом швидкісний трамвай одержить прописку в Харкові, Дніпропетровську, Одесі, Львові, Миколаєві, Дніпро-дзержинську, Донецьку та інших.

Родовід електротранспорту в нашій країні почався 1 червня (14-го за новим стилем) 1892 року, коли в Києві на лінії довжиною 1,5 кілометра по Олександрівському узвозу і Олександрівській вулиці розпочався пасажирський рух першого в Російській імперії електричного трамвая.

Історія розвитку електротранспорту в Києві найбільш докладно перший раз була відображена в книзі «Киевский трамвай за сорок лет: 1892—1932», яка була видана Київським трамвайним трестом до 40-річного ювілею у 1933 році. Нові досягнення транспортників висвітлено у книзі «Первый в России (Киевскому трамваю 75 лет)», що вийшла у видавництві «Будівельник» у 1967 році.

За минулий час електротранспорт Києва зріс чисельно і збагатився якісно, відкрились його нові сторінки. Це видання книги приурочується до 100-річчя організації в місті трамвайного руху. При її написанні автори користувались матеріалами Центрального Державного історичного архіву України у Києві, Київського обласного архіву, Державного архіву Києва, статистичними даними трамвайно-тролейбусного управління. Для ілюстрації книги використані матеріали Центрального Державного архіву кінофотофонодокументів України, трамвайно-тролейбусного управління, окремих фотолюбителів.

З часу підготовки рукопису книги до друку в Україні відбулися великі зміни в політичному становищі України, в оцінці подій минувшини: Україна проголосила свою незалежність і вийшла із складу Радянського Союзу; по-іншому трактується політика більшовиків, завоювання соціалізму, комуністична ідеологія. Але, як з пісні, так і з історії слова не викинеш. Історія електротранспорту міста ввібрала в себе долі тисяч людей, що діяли відповідно умовам, в яких жили, згідно зі своєю совістю. Ці люди чесно виконали свій громадянський обов'язок. Тому автори вважають за необхідне опублікувати цей матеріал, як історію колективу.

Автори висловлюють щирі подяку А. С. Бородавці, Л. А. Лівінській, Р. І. Плотниковій, М. М. Рохліну та іншим працівникам, які підготували архівні матеріали для роботи над книгою.

З другої половини XIX століття Київ став економічним центром правобережної України. Скасування кріпацтва у 1861 році відкрило новий період в історії Російської імперії і сприяло подальшому зростанню міст. Значно покращились умови для розвитку виробничих сил, прискорились темпи розвитку промисловості. Найбільш розвинутими в місті галузями стали харчова, машинобудівна і легка (цукрорафінадна, борошномельна, кондитерська, винокурна, пивоварна, тютюнова, шкіряна тощо). Великими промисловими підприємствами тоді були цукрорафінадний завод на Деміївці, млин на Подолі, пивоварний завод на Кирилівській вулиці (нині вулиця Фрунзе).

У 60-х роках в Україні почалося будівництво перших залізниць. Початок залізничним зв'язкам між Києвом і правобережною Україною, промисловими районами Центра Росії в системі всеросійського ринку поклала Києво-Курська залізниця, збудована в 1866—1870 рр. В 1870 році було також закінчено будівництво Києво-Одеської залізниці, що з'єднала Київ з Одесою. Київ стає великим залізничним вузлом. Тут створюються Головні залізничні майстерні Південно-Західної залізниці.

На кінець 80-х років колишні механічні майстерні на Звіринці (Печерський район) перетворюються в машинобудівний завод; на Шулявці (Радянський і Жовтневий райони) починає діяти завод Гретера і Криванека (нині виробниче об'єднання «Більшовик»), істотні зміни відбулися на заводі «Арсенал»: модернізовано устаткування, казенних (військовозобов'язаних) робітників повністю замінили вільнонаймані.

Місто розширяє свої межі: інтенсивно забудовуються і заєляються привокзальний район, Шулявка, Деміївка, Лук'янівка. З 70-х років в побут киян входять газове освітлення вулиць, водопровід, а з 1888 року — і телефон.

На всіх підприємствах Києва зростає чисельність робітників, збільшується загальна кількість населення міста. За 1865—1897 рр. його чисельність зросла з 71,4 до 247,7 тисяч чоловік. За даними перепису 1874 року у промисловості міста було зайнято близько 19 тисяч чоловік, а за переписом 1897 року — уже 35,9, відповідно на транспорті — 3,8 і 6,6, в торгівлі — 6,6 і 13,7.

Економічний розвиток міста, розширення його території і збільшення чисельності населення настійно вимагали створення

регулярного міського транспорту. В організації міського транспорту інші міста Росії значно випереджали Київ.

У кінці 70-х років в Петербурзі і Москві, а пізніше в Одесі, Харкові, Тифлісі, Ростові-на-Дону вже діяли кінні залізниці — конки.

У Києві вирішення транспортної проблеми надовго затягнулося, хоча перші пропозиції з цього питання відносяться до 1869 року, коли група київських поміщиків, очолюваних Корчак-Сивицьким, запропонувала міському управлінню чотири проекти кінної залізниці. Один з цих проектів, яким передбачалось будівництво двох ліній: Вокзал — Глибочиця — Поділ і Вокзал — Хрещатик — Царська площа (нині пл. Ленінського Комсомолу), навіть був прийнятий, але через неузгодженість між партнерами не був здійснений.

Наступний проект кінної залізниці подавався в 1880 році підприємцем Рубаном від російсько-іноземної компанії. Ним було також передбачено будівництво двох ліній — від Подолу через Хрещатик до вокзалу і по Великій Володимирській (тепер Володимирській) вулиці. Але і цей проект не задовольнив міське управління, яке зажадало кожну з ліній «прив'язати» до базару, відповідно до Житнього і Сінного, а також одночасно прокласти водостічні труби по Хрещатику і Олександрівському узвозу (нині Володимирський узвіз). Виставлені додаткові умови підприємець не прийняв.

Крім цього на початку 80-х років було створено акціонерне товариство, яке пропонувало спорудити «рейкову парову колію для піднімання важких речей від кінця Олександрівської вулиці на Троїхсвятительську». Але знову організатори не прийняли додаткових пропозицій, і створене товариство розпалося.

Нарешті у 1886 році міська управа оголосила конкурс на будівництво кінної залізниці. Для розгляду проектів була створена спеціальна технічна комісія. З трьох поданих проектів вона віддала перевагу проекту відомого в Росії інженера і підприємця Аманда Єгоровича Струве.

Струве Аманд Єгорович (1835—1898) закінчив Миколаївську інженерну академію в Петербурзі по першому розряду і вирішив випробувати свої сили у будівництві залізниць та їх споруд. До тридцятирічного віку уже здійснив будівництво мостів через Москву-ріку та через Оку. Потім успішно збудував металевий міст у Серпухові. Зразу ж після цього йому було запропоновано очолити будівництво найбільшого в Європі залізничного моста через Дніпро в Києві. Тут він вперше застосував кесонний спосіб спорудження опор моста. Будівництво цього моста було визначною перемогою російської техніки. Журналіст газети «Киевлянин» написав тоді: «...Струве, по общему признанию, воздвиг себе вековечный памятник этим сооружением, и имя его не забудется в истории Киева и юго-западного края». Разом з будівництвом моста Струве взяв участь у капітальному ремонті Царського палацу на Печерську (нині Маріїнський палац). До 1872 року спорудив у місті водопровід і газове освітлення.

Після довгих погоджень проекту в Міністерстві внутрішніх справ та інших інстанціях 8 липня 1889 року з Струве укладено довгостроковий договір. Йому надано монопольне право будів-

ництва міської кінної залізниці. Передбачалось прокласти колії загальною довжиною 24 версти 204 сажени. Договір передбачав експлуатацію підприємцем міської залізниці протягом 45 років (до 1 листопада 1934 року) з правом міста на достроковий викуп транспортного господарства через 25 років. Міська залізниця мала обслуговуватись кінною та паровою тягами. Договір також надавав підприємцю право свої договірні права передавати акціонерному товариству. Тому Струве зразу ж після підписання договору взявся за створення акціонерного товариства. Він випустив чотири тисячі акцій по 250 крб., однак вони розходились дуже повільно, бо для місцевих капіталістів рентабельність нового підприємства була надто сумнівною. Врешті-решт при сприянні міської управи акції були розподілені, і у грудні 1890 року затверджено статут Товариства київської міської залізниці з основним капіталом один мільйон карбованців. А згодом по вул. Великій Васильківській (нині Червоноармійська) пролягла перша колія.

30 липня 1891 року в Києві вперше на залізничних коліях з'являється пара гнідих, запряжених у вагон. Кияни одержали можливість користуватись новим видом транспорту від вул. Жандармської (нині Саксаганського) до Деміївки. У серпні цю лінію було продовжено до «Європейського» готелю, розташованого на самому початку Хрещатика.

Газета «Киевлянин» тоді сповіщала, що коні потягли вагончики «изящной и легкой конструкции с фонарями и звонками». Кожен такий вагончик вміщав 20—25 пасажирів. Такі екіпажі в народі називали конкою.

Будівництво конки велось досить швидкими темпами. В наступному році вже експлуатувалося чотири лінії: Хрещатик — Велика Васильківська; Львівська від Хрещатика до Сінної пл. (нині Львівська пл.); Хрещатик — Кадетське шосе (нині Повітрофлотський просп.), Кирилівська (по нинішній вул. Фрунзе). Та дуже швидко виявилось, що кінна тяга неспроможна долати стрімкі підйоми. Перед ними «вагоноводам» доводилось до двох коней впрягати ще чотири. Але і шести гнідим не завжди вдавалось «брати гору». Ця обставина прискорила впровадження парової тяги. Через деякий час по Хрещатику і Великій Васильківській почав курсувати паровий трамвай. Та широкого застосування він теж не набув: паровики страшенно гриміли, густим димом отруювали повітря, випуском пари лякали коней і візників. До того ж паровик на превелику силу тягнув за собою два вагони по рівному шляху, а на підйом — лише один. Стало зрозумілим, що ні кінна, ні парова тяга неспроможні забезпечити зростаючих потреб у міському транспорті.

Механічні двигуни, що почали використовуватись на транспорті в містах Америки і Європи, мали ряд недоліків, які й спонукали винахідників до ідеї застосування електричного тягового двигуна. Вперше ця ідея була втілена в життя російським вченим, академіком Борисом Семеновичем Якобі.

Відомо, що Якобі ще в 1838 році застосував винайдений ним електричний двигун для руху човна в водах Неви. В наступному році шлюпка з двигуном Якобі і з 14 пасажирами пливла проти течії зі швидкістю до 4 верст на годину. Цей дослід переконливо довів можливість застосування електрики для руху суден і поклав початок створенню електротранспорту.

Пізніше Якобі запропонував використовувати електродвигун і на залізничному транспорті. Але його винахід не набув широкого розповсюдження через те, що для живлення двигуна потрібна була велика кількість надто важких і дорогих гальванічних батарей.

Та згодом наука довела, що джерелом струму можуть бути не тільки гальванічні батареї, а й електромагнітні генератори. Для вироблення струму генератором його приводили в рух за допомогою механічної сили (пари, падаючої води, вітру тощо). Для широкого використання такої енергії їй потрібно було навчитись передавати на відстані. Проблема була не простою. У її розв'язанні брав участь російський електротехнік, академік В. В. Петров. Практичні досліди передачі електроенергії на відстань для військової справи проводили Б. С. Якобі, В. Х. Петрушевський та інші дослідники. В 70-х роках їх продовжив військовий інженер Головного артилерійського управління Федір Аполлонович Піроцький.

Молодий офіцер Піроцький був добре обізнаний у складностях виробництва на заводах Артилерійського відомства: не завжди було можливим використання безпосередньо на місці енергії падаючої води чи доцільним завозити паливе у віддалені райони. Інтереси виробництва спонукали його зайнятись поглибленим вивченням проблеми використання електричного струму для передачі «рушійної сили» з місць її дешевого виробництва (водоспади, паливні джерела) до місць доцільного розташування підприємств.

У 1874 році Піроцький подає до Департаменту торгівлі і мануфактур заявку на винахід під назвою «На електричний спосіб передачі сил по рейках та інших провідниках». Згодом рукопис заявки Піроцького був переданий на висновок професору І. О. Вишнеградському, який після ознайомлення з нею написав: «Уже давно відомі приклади для одержання струму через затрати механічної роботи, а також давно відомі і прилади для зворотного перетворення. Але для передачі струму між віддаленими місцевостями це подвійне перетворення досі не застосо-

увалось». Цим Вишнеградський ясно підкреслив новизну пропозиції Піроцького і висловив припущення, що передача електроенергії на відстань не використовується через значні її втрати.

Для зменшення цих втрат Піроцький провів цілий ряд дослідів і дійшов висновку, що «...вигідно передавати лише потужну роботу в кілька сот кінських сил і тільки на малі відстані, на кілька ж десятків верст вигідно передавати роботу в кілька десятків кінських сил. Для передавання потужної роботи потрібні металеві провідники великої площини перерізу». Це був хибний висновок експериментатора, але він не применшує виняткових заслуг Піроцького у розв'язанні проблеми [3].

З 1876 року розпочалась спільна робота Піроцького з видатним російським електротехніком В. М. Чиколевым. У ці роки у Піроцького (мабуть не без впливу Чиколєва) сформувалась думка про можливість передачі електроенергії по рейках для живлення двигунів, установлених на вагонах.

Привести до логічного завершення багаторічні дослідження в галузі електротехніки Піроцькому допоміг професор Д. О. Лачинов, який виклав усі основні питання теорії електродвигунів, електрогенераторів і електропередачі. Він довів можливість передачі електроенергії на відстані без значних втрат провідниками будь-якого перерізу. Для цього потрібно лише відповідно підвищувати напругу лінії електропередачі. У вирішенні цієї задачі й полягає величезна заслуга Лачинова, бо без розв'язання її електротехніка не змогла б піднятися над великою кількістю емпіричних теорій.

12 квітня 1880 року на першій в світі електротехнічній виставі в Петербурзі Піроцький прочитав лекцію «Передача сили на будь-яку відстань за допомогою гальванічного струму (провідники — рейки і дріт)». У ній автор розповів про досліди з передачі електроенергії, проведені ним у 1874—1876 рр., докладно виклав свою ідею побудови електричної залізниці для кріпосних батарей і запропонував використати рейкову колію для живлення двигунів, установлених на вагонах міських залізниць.

Протягом літа 1880 року невтомна енергійна діяльність Піроцького була спрямована на практичне здійснення першої в світі спроби руху справжнього вагона за допомогою електрики. На прохання Піроцького правління Другого товариства кінних залізниць у Петербурзі дозволило йому провести свої досліди в одному з парків товариства, пристосувавши для цього великий двоповерховий вагон і дільницю колії. Досліди виконувалися на території Рождественського парку (на розі вул. Болотної і Дьогтярного провулку). Проведений 22 серпня дослід був цілком удалим. Піроцький мав усі підстави повідомити про свої досліди в публікаціях, надісланих до журналів «Електричество», «Журнал Русского физико-химического общества» і до газети «Новое время», таке: «1880 року 22 серпня о 12 годині дня в Петербурзі, на Пісках, на розі Болотної вулиці і Дьогтярного про-

вулку, п. Піроцький вперше в Росії рушив вагон електричною силою, що йде по рейках, по яких котяться колеса вагона. Динамоелектрична машина підвішена до вагона знизу». Та це було зроблено вперше не тільки в Росії, але й в усьому світі.

Тепер повернемося знову до Києва. У квітні 1890 року Струве подав до міського управління заяву, в якій вказано, що з часу підписання договору він продовжує пошук способів найкращого проведення міської залізниці, який значно утруднений з технічного боку топографічними умовами Києва. Підшукуючи найкращий двигун для руху по крутих підйомах міста, він вирішив, що найбільшу гарантію безпеки руху дасть електричний двигун, який і запропонував використовувати в Києві.

Але застосуванню електричної тяги протидіяло поштово-телеграфне відомство. Панувала думка, що контактний провід і використання землі як зворотного проводу впливатиме на роботу телеграфу і телефону. Струве наполегливо доводив протилежне і тим часом на Коломенському машинобудівному заводі замовив вагони для кінної та електричної тяги.

Проект будівництва міської залізниці на кінній і електричній тягах після довгого обговорення у лютому 1891 року все ж таки був затверджений. Непридатність кінної тяги уже в перші місяці її експлуатації прискорила будівництво лінії на електричній тязі. Уже 9 вересня 1891 року на вул. Олександрівській (нині Кірова) і Олександрівському узвозі (тепер Володимирський) почали укладати рейки для електричного трамвая, будувати тимчасову електростанцію. Технічним керівником будівництва усіх споруд електричного трамвая був інженер В. П. Первенко. Наприкінці квітня наступного року всі роботи було закінчено і на лінію подано електричний струм.

Первенко Василь Павлович (1857—?) — технічний керівник будівництва першого електричного трамвая в Києві. Докладні дані про цю електричну залізницю виклав у журналі «Електричество» у 1893 році, № 17, 21 і 23. Під час будівництва трамвая вніс цілий ряд пропозицій на рівні винаходів. Працював на будівництві трамвая протягом 1892—1903 рр.

На жаль, відомості про його подальшу діяльність збереглися надто мізерні. Відомо, що у 1920 році він працював майстром на заводі «Анатра» в Сімферополі. У 1921 році був мотористом 15-го авіапілзда окремої Кавказької армії Повітряного флоту (Тифліс), де запропонував ряд розробок на рівні винаходів. У 1922 році був звільнений з військової служби і направлений у Вінницький військкомат. У 1925—1927 рр. працював у Ташкенті старшим перевіряючим Середньоазіатської перевірконої палати мір і ваги, що записано в посвідченні, виданому на його ім'я в 1928 році.

2 травня 1892 року до Києва прибули два моторні трамвайні вагони. В день прибуття вони були випробувані на рівній частині колії на Олександрівській вулиці, а 8 травня — на ділянці від Подолу до Хрещатика. 9 травня газета «Киевлянин» писала: «Состоялась пробная поездка электрического вагона на Александровской горе до нижней площади... Вагон шел вверх и вниз по крутой горе вполне удовлетворительно и мог останавливаться без всяких затруднений в разных пунктах уклона».

Пасажирський рух розпочався 1 червня (14 за новим стилем) 1892 року на лінії довжиною 1,5 км по самому крутому в Києві Олександрівському узвозу і Олександрівській вулиці. Це була перша в Росії лінія електричного трамвая. Спочатку тут курсувало два, а трохи пізніше чотири вагони. Незабаром ця лінія була продовжена до Левашовської вулиці (нині К. Лібкнехта) на Печерську. Це була друга ділянка з крутим підйомом.

Експлуатація електричного трамвая уже в перші місяці виявила свої переваги на крутих міських вулицях. У 1893 році прибутки цієї лінії покрили не тільки витрати на її експлуатацію, але й збитки від експлуатації ліній з кінною і паровою тягами, ще й добра частина прибутку залишилась. Було підтверджено, що електричний трамвай ніякої шкоди не приносить ні телеграфу, ні телефону. Тепер товариство стало зацікавленим у швидшій електрифікації інших ліній. Протягом 1893 року замість тимчасової електростанції було збудовано постійну, на якій працювали чотири парові машини потужністю 150 кінських сил кожна. Протягом 1894 року кінна тяга була замінена електричною на Великій Васильківській, Кадетській, Львівській і Володимирській лініях, а в 1895 році — остання лінія конки — Кирилівська. Цим, практично, було завершено виконання договору від 1889 року.

Однак місто вимагало дальшого розвитку транспорту. В 1895—1898 рр. трамвайний рух організовано по вул. Карав'євській (нині Толстого), від Лук'янівської площі до військових таборів на Сирці, по Жандармській вулиці, від Галицької площі (нині пл. Перемоги) до Сінного базару (Львівська пл.). У 1899 році трамваї від Бессарабки пішли до Політехнічного інституту по Брест-Литовському шосе (нині просп. Перемоги).

У 1900 році Товариство міської залізниці прокладає Дачну трамвайну лінію в Пущу-Водицю. Перші чотири роки тут експлуатується паровий трамвай, а в 1904 році у Пущі-Водиці будується дизель-моторна електростанція, лінія електрифікується, а паровий трамвай остаточно скасовується.

На кінець століття довжина трамвайних ліній в одноколійному обчисленні вже складала 66,2 км, у тому числі електрифікованих — 49,6 км.

Наочні переваги електричної тяги на міському транспорті заохочувально вплинули на акціонерів, вони інтенсивно будують нові підприємства транспортного призначення. На Олександрівському узвозі замість парової виростає одна з перших в Європі дизель-моторна електростанція. Один за одним споруджуються Васильківський, Лук'янівський, Олександрівський, Кузнечний, Троїцький вагонні парки. У 1904 році починається будівництво Головних трамвайних майстерень (нині завод електротранспорту ім. Ф. Е. Дзержинського).

Великі перепади між профілями окремих районів міста викликали спорудження ще однієї новинки. Для організації зруч-

ного транспортного зв'язку між Подолом і Верхнім містом у 1904—1905 рр. по схилах Володимирської гірки будується механічний підйом—фунікулер. До його верхньої станції подовжили Володимирську трамвайну лінію, а до нижньої — проклали лінію по вул. Боричів тік з боку Контрактової площі. Пізніше трамвайні колії прокладаються від Лук'янівки до Куренівки вздовж Кирилівського гаю.

Тут варто зазначити, що місцеве самоврядування на Київській міській залізниці проіснувало недовго. У 1904 році помирає найвпливовіший акціонер Л. Бродський (йому належало дві третини основного капіталу підприємства), а його послідовники продають свої акції бельгійським підприємцям. На початку січня 1905 року керівництво Київським трамваем перейшло до бельгійського акціонерного товариства.

Пожавляється життя на околицях міста, які теж потребують транспортного зв'язку.

У 1898 році підприємець Р. Хойнацький, який не був акціонером Товариства міської залізниці, прокладає вузькоколійну лінію від Триумфальних воріт (нині Повітрофлотський шляхопровід) до дачного селища Святошине. Спочатку тут експлуатувалось чотири вагони конки, а в 1901 році німецькі акціонери, які стали господарями цього підприємства, перевели лінію на електричну тягу. Довжина лінії складала 9 верст, парк рухомого складу налічував 11 моторних і 14 причіпних вагонів. Підприємство мало також власну електростанцію, ремонтні майстерні і парк для стоянки вагонів. Святошинський трамвай користувався великою популярністю у населення, особливо влітку, і давав значні прибутки. З початком імперіалістичної війни трамвайне господарство перейшло у відання Київського земства.

Київський підприємець Марголін у 1908—1909 рр. побудував трамвай у передмісті Деміївка (нині місце роташування просп. 40-річчя Жовтня і вул. Васильківської). Це також було самостійне господарство. Тут експлуатувалось дві лінії загальною довжиною 4,5 версти, 6 моторних двовісних вагонів, електростанція, парк для стоянки вагонів. Для особистих поїздок власник мав окремий вагон-салон.

Третім самостійним транспортним підприємством був авто-моторний трамвай, який забезпечував зв'язок Києва з містечком Бровари через задніпровські слобідки. Збудували його приватні підприємці в 1912 році. Загальна довжина колій становила 17 верст. Парк рухомого складу налічував 12 моторних й 8 причіпних вагонів. Моторні вагони були устатковані бензиновими двигунами внутрішнього згоряння. На Микільській Слобідці підприємство мало гараж, майстерні, бензосховище та службові приміщення.

НАПЕРЕДОДНІ БУРІ

Початок XX століття в Росії знаменувався глибокою економічною кризою. Вона охопила усі основні галузі виробництва. Зросло безробіття. Посилився гніт царського самодержавства. Багато районів Росії, в тому числі й України, вразив голод. Зростало невдоволення широких мас. Революційна боротьба пролетаріату набувала все гострішого характеру. Київ у цей час уже визначився як один із визначних центрів загальноросійського революційного руху.

Скорочення виробництва і зростання безробіття в роки кризи 1900—1903 рр. значно погіршили і без того важке становище трудящих Києва. Великий вибір робочої сили дозволив промисловцям нав'язувати робітникам свої умови. Наприклад, на заводі Гретера і Криванека, де робочий день офіційно тривав 12,5 годин, власники примушували робітників щоденно працювати надурочно по 1—2 години з оплатою за звичайними розцінками. Ті, хто намагався протестувати, підлягали арештам, їм загрожували штрафами та звільненням з роботи.

Не краще становище було й у трамвайників. Вони працювали по 13,5 годин, до того ж вагоноводи — стоячи за контролером без захисного скла в тріскучі морози. А після зміни, пізно вночі треба було пішки йти додому на короткочасний перепочинок, щоб на 6 годину ранку знову повернутись в парк. В парках ніяких приміщень для відпочинку вагоноводів і кондукторів не було. Заробітна плата була мізерною, а за будь-яку провину ще й карали штрафами.

Не витримуючи такого гніту, трамвайники висувають підприємцям ряд вимог: підвищити заробітну плату на 20 %; скоротити робочий день до 8 годин; через кожні два роки надавати місячну оплачувану відпустку; роботу у святкові дні оплачувати подвійно, а надурочну — в полторному розмірі; повністю відмінити штрафи; дні хвороби оплачувати до трьох місяців; винагороду розподіляти між усіма робітниками пропорційно одержаному заробітку; не допускати звільнення з ініціативи адміністрації без розгляду конфлікту третейським судом; до виборних осіб, які відстоюють інтереси трудящих, не застосовувати заходів впливу і покарання.

Та власники підприємств не дуже поспішали задовольняти вимоги трудящих. Це спонукало робітників і службовців до висунення одночасно і політичних вимог.

Ці нові риси робітничого руху Росії особливо виявилися під час святкування Першого травня 1900 року. Київський комітет РСДРП 15 квітня випустив «Відозву до 1 Травня», з якою звернувся до робітників з закликом відзначити свято міжнародної солідарності з пролетаріатом усього світу. У заклику висувались як економічні, так і політичні вимоги: права улаштовувати збори, проводити страйки, створювати каси і спілки; свобода слова,

друку тощо. Того року тільки на підприємствах, що підлягали нагляду фабричної інспекції, відбулось 19 страйків.

Діяльність Київського комітету РСДРП набирала сили, його вплив поширювався на всі кола трудящих. Партія закликала до об'єднання сил на боротьбу за покращання свого становища. У зверненні до вагоноводів і кондукторів міської залізниці у жовтні 1901 року комітет наголошував: «Товариші! Адже ви теж скаржитеся на своє становище. Адже і вас експлуатують надто довгим робочим днем, оббирають постійними штрафами... Пам'ятайте, що сила робітників — у їх союзі, щастя робітників — у їх власних руках... Так дружно і сміливо, товариші, починайте боротьбу за праве діло!»

З новою силою страйки і демонстрації прокотились у лютому 1902 року. Тепер уже лунали заклики й до повалення самодержавства. Все більше трамвайників вступають у відкриту боротьбу. Найбільшою активністю відзначаються вагоноводи та кондуктори Кузнечного, Олександрівського й Троїцького парків, Святошинського трамвая.

Революційного накалу робітничий рух набрав після кривавих подій 9 січня 1905 року в Петербурзі. На розстріл мирної демонстрації робітники Києва відповіли масовим страйковим рухом, який супроводжувався багатолюдними мітингами, а часто і відкритими сутичками з поліцією.

Київський губернатор доповідав по інстанції: «Попереднім поданням я довів до відома Вашої Ясновельможності про обставини страйку службовців Святошинського трамвая. Проведеним розслідуванням справи встановлено, що головними керівниками страйку і підбурювачами до невідновлення роботи були: Володимир Васильович Корольов, Єлисей Ілліч Гайдаренко та Іван Олексійович Кузнецов, з яких двоє останніх силою зупиняли вагони, а Корольов керував усією справою страйку і підбурював робітників забрати із ощадної каси Держбанку вклади...».

Відповіддю міністра внутрішніх справ була телеграма короткого змісту: «Корольова Гайдаренка Кузнецова належить вислати Вологодську губернію».

Під час обшуку квартири Корольова у нього було вилучено десять найменувань заборонених брошур і книг. Серед них: «Правда» — робітнича газета, «Взяття Бастилії», «До критики програми соціал-демократії», праці К. Маркса і Ф. Енгельса «Про комунізм», К. Каутського «Революційні перспективи» та інші.

У доповідній записці жандармського відділення губернатору міста читаємо: «За наявними у Відділенні відомостями увечері 21 травня відбулась сходка службовців трамвая міської залізниці за участю близько 30 чоловік, де було прийнято рішення 10 червня провести страйк кондукторів, вагоноводів, слюсарів, нижчих службовців та робітників названої дороги. Для організації страйку терміново розпочати серед названих службовців і робітників агітацію в найширших розмірах.

Встановлено, що агітація ведеться, в основному, відомими Відділенню пропагандистами: студентом Київського політехнічного інституту Іваном Пантелеймоновичем Синюком, службовцем трамвая Едуардом Юнгом при безпосередній участі вказаних нижче осіб: Мелетія Блажевича (службовець трамвая), Сидора Кривомаза (представник службовців міського трамвая у Центральному бюро профспілок, Олексія Масюренка (вагоновод міського трамвая), Харитона Войченка (вагоновод міського трамвая), Гарасима Поремського (службовець міського трамвая), Василя Чернявського (вагоновод трамвая).

На 26 і 27 травня в Народному будинку (нині театр Оперети) на Троїцькій площі призначено загальні збори членів профспілки службовців міського трамвая під керівництвом вищезгаданого Едуарда Юнга, на яких будуть присутні близько 200 чоловік...»

На сходках і зборах трамвайники розглядали нагальні питання свого становища, виробляли вимоги до адміністрації. Ось яким був, наприклад, порядок денний однієї із сходок, знайдений в документах жандармського відділення:

«1. Про надання допомоги дружині засланого в Олонецьку губернію Георгія Чулина.

2. Про перенесення в більш надійне місце нелегальної бібліотеки (вона була на квартирі Блажевича).

3. Про вибори делегата в Бюро профспілки (делегатом обрано Юнга).

4. Про передачу в комітет грошей, які належать профспілці службовців міського трамвая.

5. Про найшвидшу організацію гуртків серед несвідомих елементів на міському трамваї».

У тих же документах жандармського відділення знаходимо списки арештованих на одній із сходок трамвайників-активістів. Серед них прізвища згаданих вище пропагандистів і профспілкових керівників. Документи засвідчують, що профспілка робітників і службовців Київської міської залізниці була створена 23 серпня 1906 року у складі 317 чоловік. Головою спілки було обрано кондуктора Гарасима Поремського, секретарем — кондуктора Едуарда Івановича Юнга.

За легші «злочини» — заклики до сприяння страйкам, розповсюдження листівок, перешкоди рухові трамваїв під час страйків — місцева влада на певний час позбавляла права проживати в Києві і Київському повіті. Таким чином були покарані вагоноводи С. Горбач, М. Крутяков, А. Муромцев, Г. Прохоров, службовець О. Антонов та інші.

Жандармерія неослабно слідкує за кожним вагоноводом і кондуктором. Хазії міської залізниці пильніше придивляються до кожного, кого приймають на роботу. Перевага надається «більш надійним і слухняним людям» — унтер-офіцерам, які відслужили в армії, та дрібним власникам, які стояли осторонь від боротьби робітників.

У цей час Київська дума вирішила нагадати хазяям міської залізниці про своє право, обумовлене договором 1889 року, на її достроковий викуп. Та сплатувати ніяких сум не довелося. Розпочата перша імперіалістична війна ще більш загострила протиріччя між експлуатованими і панівними класами, назрівала революція.

Налякані такими обставинами бельгійські акціонери залишили Київ і вже із Брюсселя передали розпорядження своєму уповноваженому: «Акт (на передачу міської залізниці) не підписувати, трамвайний рух припинити...» Але розпорядження із Бельгії втратило чинність: в Росії відбулась Велика Жовтнева соціалістична революція.

БУТИ ЧИ НЕ БУТИ!

25 жовтня 1917 року ввійшло в історію як день перемоги Великої Жовтневої соціалістичної революції. Другий Всеросійський з'їзд Рад проголосив перехід державної влади в руки Рад. З'їзд прийняв Декрети про землю і про мир, сформував перший Радянський уряд на чолі з В. І. Леніним.

Встановлення Радянської влади в Києві проходило в жорсткій тривалій боротьбі як з внутрішніми контрреволюційними силами, так і з зовнішньою інтервенцією австро-німецьких окупантів та польських загарбників. Оплотом цієї боротьби виступали робітники заводу «Арсенал», Київського залізничного вузла, солдати 3-го авіаполку, червоногвардійські загони Подолу, Шулявки, Деміївки.

Бували дні, коли влада у місті кілька разів переходила з рук в руки, і кожен раз у запеклій боротьбі вирішувалось питання «бути чи не бути» Радянській владі не тільки в місті, а й у республіці.

В пам'яті електротранспортників старшого покоління ще живуть спогади про події того часу. Свідком цих подій був кочегар Головних трамвайних майстерень, командир одного з червоногвардійських загонів Деміївського району Т. Устинович.

Устинович Трохим Казимирович (1897—1987) — учасник першої світової війни, революційних подій у Києві, громадянської та Великої Вітчизняної воєн.

Протягом восьми років (1918, 1924—30) працював кочегаром, механіком парових установок Головних трамвайних майстерень (трамвайного заводу), потім у різних організаціях на посадах, пов'язаних з експлуатацією та ремонтом автомобільного транспорту.

У 1960 році вийшов на пенсію і займався патріотичним вихованням молоді, брав участь у створенні музеїв революційної, бойової і трудової слави на заводі електротранспорту ім. Ф. Е. Дзержинського, у Подільському та Московському районах Києва.

Нагороджений орденом Червоного Прапора, медалями «За бойові заслуги», «За взяття Будапешта», «За перемогу над Німеччиною у Великій Вітчизняній війні 1941—45 рр.» та багатьма іншими.

Трохим Казимирович годинами міг розповідати про дорогих серцю людей, з якими звела його доля в буремні дні,— О. Полякова, П. Сухомлина, І. Новицького, М. Ажурова, Ю. Сергеева, І. Захаренка, братів Федора та Івана Максимкіних та інших ветеранів революційних битв.

Тодішня молодь жила високими мріями про світле майбутнє народу.

З гордістю Трохим Казимирович згадував, як одного вечора, зібравшись у штабі, перші київські червоногвардійці вирішили надіслати листа В. І. Леніну. Розмістившись за столом, при блідому світлі свічки, незважаючи на превелику втому, почали його складати. Вони писали про щастя, що випало на їхню долю «бути учасниками боїв за перемогу Жовтневої революції», про відданість справі революції і віру в її перемогу. Наступного дня червоногвардійці сфотографувалися і разом з листом послали знімок Іллічу. Про це повідомляла газета «Вісті Київського губревкому» в одному з безрезневих номерів 1920 року.

А до цього в його житті було таке. У 1919 році, коли денікінські війська підступали до Києва, виникла потреба вивезти з міста золотий фонд республіки, що зберігався в Державному банку. І це відповідальне завдання доручили йому. В його розпорядження виділили загін охорони — чоловік 100 перевірених, надійних бійців. Його заступником був призначений також трамвайник П. Сухомлин. Все золото склали у звичайні комоди і навантажили на підводи. Загін вирушив.

А незабаром до Києва вдерлися денікінці. Вони якось дізналися про «золотий обоз». У місті з'явилися листівки, що обіцяли нагороду тим, хто впіймає Устиновича. Його голову було оцінено в 300 тисяч карбованців.

Нелегко довелося загонові з золотом. Вже біля Броварів відбулася перша сутичка з ворогом. Напад було відбито. Після цього зустрічі з ворожими загонами були ще в Семиполках, Козельці, біля села Червоного.

Не обійшлося і без курйозу. Під час однієї з сутичок касир банку, який супроводжував обоз, перелякався і втік, покинувши довірені йому цінності. Діставшись до Чернігова, він зразу ж потрапив у тюрму. Його обвинуватили у втраті золотого фонду. Хто зна, чим би скінчилася ця історія, якби Устинович із своїм загonom не доставив у місто «золотий обоз» у повній схоронності.

Важко було повірити, що сотня «голодранців з Байкової гори», як вороги називали бійців загону, змогла прорвати кільце блокади. Вони були певні, що червоні заховали золотий запас у місті або неподалік від нього. Викинуті згодом за межі Радянської України, перебуваючи на задвірках капіталістичних країн Європи, вони не забували про багатющий скарб.

Один із недобитків денікінської контррозвідки полковник Пальчевський у 1941 році повернувся до Києва в гітлерівському обозі в чині служителя фашистської контррозвідки. Він одразу згадав про «золотий обоз» і запалився наміром розкрити його таємницю. Через зрадників-поліцаїв Пальчевському вдалося дістати одну з фотографій бійців загону, яку свого часу вони надіслали В. І. Леніну. Ті ж зрадники підказали, хто із зображених може бути в Києві. Фашисти позначили їх хрестиками, розмножили фото й роздали своїм агентам. Але нікого з бійців Деміївського загону не знайшли. Дехто із своїми заводами евакуювався вглиб країни, більшість билася на фронтах Великої Вітчизняної.

Один з колишніх червоногвардійців загону, кадровий робітник заводу ім. Ф. Е. Держинського І. Новицький з честю пройшов шлях від Сталінграда до Берліна і в травні 1945 року написав своє прізвище на стіні поверженого рейхстагу. Оглядаючи руїни рейхсканцелярії, розкидані по землі папери, Іван Антонович Новицький раптом побачив знайоме фото. Так, це був той самий знімок червоногвардійців Деміївського загону, зроблений у незабутньому 1918! Іван Антонович подумав: «А чому ж це я та ще трое товаришів позначені хрестиками?» До фотографії було підклеєно аркуш паперу з текстом, прочитати який бійці попросили літнього місцевого жителя. Ним виявився звільнений в'язень концтабору, який володів російською мовою. Прочитавши напис, він пояснив, що фашистська контррозвідка ставила завдання піймати позначених хрестиками людей і дізнатися від них про якийсь великий золотий скарб.

Про цей курйоз у лютому 1988 року повідомляла газета «Прапор комунізму».

Новицький Іван Антонович (1900—1983) — учасник збройних повстань у Києві 1917 і 1918 рр., кадровий електротранспортник.

Трудову діяльність на електротранспорті розпочав колійником у 1923 році. З 1924 по 1965 рік працював на заводі електротранспорту ім. Ф. Е. Держинського кочегаром, майстром парової котельної.

В роки Великої Вітчизняної війни брав участь в обороні Москви, визволенні з блокади Ленінграда, в штурмі Берліна. Ратний шлях його відзначений орденом Червоної Зірки, багатьма медаллями.

Після виходу на пенсію не поривав зв'язків з рідним підприємством: був одним з найактивніших організаторів заводського музею. До останніх днів свого життя був його громадським директором. Брав активну участь у патріотичному вихованні молоді.

Та повернемося в буремні 20-ті роки.

Тільки літо 1920 року після тривалого руйнівного періоду стало для Києва першим мирним літом. Розпочались гарячі дні відбудови зруйнованого міського господарства. В першу чергу в місті треба було вирішити паливну проблему. Переборюючи труднощі в організації роботи транспорту, трамвайники возили вагонами з Пуші-Водиці дрова, проклали тимчасову колію на бучанські болота і звідти автодрезинами доставляли торф.

Саме ж трамвайне господарство поки що зоставалося у важкому стані: були виведені з ладу більша частина трамвайних

колій, десятки вагонів, міська електростанція, трамвайні парки, мости через Дніпро. Повністю був перерваний транспортний зв'язок з Дарницею та Броварами. Пасажирський рух був епізодичним, життєдіяльність міста трамвай підтримував лише заводом палива з товарної станції на бази і з баз — на окремі підприємства.

Але у ці важкі роки київський трамвай відіграв надзвичайну роль державного значення у створенні вітчизняного тепловоза. Сталося це так.

Наприкінці 1918 року керівником Святошинського трамвая став уже відомий в Росії інженер Яків Модестович Гаккель. Про те, як він опинився в Києві, Гаккель написав у своїй автобіографії: «Закриття заводу і застій у промисловому житті Петрограда у 1918 році при відсутності будь-яких заощаджень для життя з одного боку, й хвороби сім'ї — з другого, спонукали мене шукати роботу в інших містах і відгукнутись на запрошення Київського земства — керувати Києво-Святошинською залізницею, яка в листопаді 1918 р. була об'єднана з міським трамваем, і я зайняв посаду одного з трьох директорів (технічного) в Управлінні київського трамвая».

Гаккель Яків Модестович (1874—1945) закінчив Петербурзький електротехнічний інститут у 1897 році. За революційну діяльність був засланий на п'ять років у Сибір. Там, поблизу міста Бодайбо, він працював інженером на золотих копальнях. Виявив глибокі пізнання в електротехніці і неабияку кмітливість у будівництві. Побудував одну з перших в Росії електростанцію.

Повернувшись до Петербурга, брав участь у проектуванні і будівництві трамвая. Виявив винахідливість і забезпечив своєчасний пуск першої черги петербурзького трамвая, за що одержав велику премію. На отримані гроші у 1910—1912 рр. побудував кілька моделей літаків власної конструкції, які виявились кращими вітчизняними моделями. Через чверть століття, в 1937 році, славетний льотчик М. Водоп'янов визнає, що несправедливо забутому інженеру-самородку Гаккелю «світ зобов'язаний створенням сучасного літака». Але царський уряд не підтримав Гаккеля (переваги надавались іноземним конструкторам) і він змушений був залишити цю діяльність.

Після цього Яків Модестович працював технічним директором на акумуляторному заводі, де разом з академіком В. Міткевичем займався створенням першого російського акумулятора для підводних човнів і дугової лампи для військових прожекторів, аж до переїзду в Київ.

Крім створеного в Києві і Петрограді тепловоза, у 1933—1934 рр. Гаккель сконструював паровий трактор, силова установка якого потім була використана на річкових катерах. З 1936 року — на педагогічній роботі.

Подальша його творча діяльність була пов'язана з удосконаленням теплових електровозів. При захисті дисертації на здобуття наукового ступеня доктора технічних наук він представив 33 наукові роботи, серед них 16 патентів і авторських свідоцтв на винаходи стосовно тепло- та електровозів.

В роки Великої Вітчизняної війни брав участь у проектуванні Дороги життя, виконував спеціальні завдання транспортного сполучення.

Творча діяльність Гаккеля відзначена вченими ступенями — доктора технічних наук, заслуженого діяча науки і техніки, а також урядовими нагородами — орденом Трудового Червоного Прапора, медаллю «За оборону Ленінграда» та іншими.

На головному корпусі Ленінградського інституту інженерів залізничного транспорту, де працював Гаккель останнім часом, встановлена меморіальна дошка з його портретним барельєфом і написом «Тут працював творець перших російських літаків і тепловозів Яків Модестович Гаккель».

У Києві Гаккель знайшов ряд новинок, які його дуже зацікавили: тут експлуатувалась одна з найбільших у світі дизельна електростанція потужністю 2400 кінських сил з шістьма двигунами німецької фірми «МАН»; на задніпровських слобідках працював автомоторний трамвай з двигунами внутрішнього згоряння. Яків Модестович з притаманними йому цікавістю і захопленням вивчає роботу дизельних двигунів на Центральній електростанції, передачу крутного моменту від двигуна на генератор, будову автомоторного трамвая. Це вивчення наштотувало його на думку перенести дизельну електростанцію на колеса і, з'єднавши її з вагоном, обладнаним електродвигунами, одержати потужну тягову машину (тепловоз), щоб замінити нею малоефективний паровоз.

Протягом 1919—1920 рр. Гаккель розробив проект 600-сильного тепловоза і надіслав його в Держплан. Там проект розглянули провідні спеціалісти на чолі з Г. Кржижанівським і дійшли висновку, що тепловоз працездатний. За доповіддю Кржижанівського В. І. Ленін підтримав пропозицію побудувати тепловоз системи Гаккеля. Будівництво тепловоза вирішили здійснити на заводах Петрограда. Для цього було створено спеціальне бюро, яке запропоновано очолити самому винахіднику. У зв'язку з цим у вересні 1921 року сім'я Гаккеля повернулася до Петрограда.

У рекордно короткий строк, за два роки і два місяці, перший радянський тепловоз вийшов на заводську колію. 1 лютого 1925 року на Московській залізниці він успішно витримав показові випробування. Нарком шляхів Я. Рудзутак гаряче привітав усіх учасників будівництва тепловоза.

ДРУГЕ НАРОДЖЕННЯ

Відбудова транспортного господарства розпочалась у другій половині 1921 року, а в квітні наступного року з воріт Головних трамвайних майстерень вийшли перші відремонтовані вагони. У зв'язку з великим обсягом ремонтних робіт, які належало виконувати майстерням, було збільшено їх виробничі площі за рахунок павільйону колишнього Васильківського парку. Туди перевели столярний та котельний цехи. Це дало змогу розширити токарний цех, організувати допоміжні дільниці.

Невдовзі відновили роботу Троїцький і Лук'янівський парки. Скрізь люди працювали з виключним ентузіазмом і настроєм, добре усвідомлюючи, що віднині вони є господарями свого становища і що все залежить від їх зусиль. Тому іноді робилось, здавалось би, неможливе.

Чудові зразки праці виявляли робітники й майстри майстерень, зокрема О. Доброльож, М. Гапченко, Н. Александров,

В. Пигін, О. Антощенко, З. Усенко, М. Вітковський, Г. Паторжинський, С. Удовенко та інші. Як майстри своєї справи, своїм прикладом сумлінної праці вони виховали численну армію молодих юнаків і дівчат, що прийшли на підприємство.

Для прискорення робіт по відновленню рухомого складу в Головних майстернях проводились суботники, в яких брали участь і робітники депо. В пам'яті ветеранів збереглись прізвища активних учасників цих суботників: В. Проскурін, О. Капустинський, М. Полякевич, К. Сивоха, П. Калач, Д. Федотов та багато інших.

Велика робота лягла й на колійників. Перш за все вони взялись за поточний ремонт паркових колій, щоб дати можливість розбирати створені кладовища вагонів і подавати їх на ремонт. Ремонт маршрутних колій розпочався тільки в 1923 році. Спочатку ремонтувались дільниці колій, по яких курсувало кілька маршрутів. Того року було відремонтовано 5,6 км колій. З року в рік темпи відбудови — ремонту збільшувались. На кінець 1926 року протяжність відремонтованих колій досягла 40,9 км, тобто становила чверть наявної мережі. У цей час було відновлено рух автодрезин у Дарницю і Бровари, побудовано нові колії по вулицях Ігнатіївській і Бульйонській (нині вулиці Урицького та Боженка), перешито на широку колію лінію колишнього Святошинського трамвая і з'єднано її з міською мережею. Особливу майстерність і винахідливість в роботі виявили Т. Астахов, С. Массар та інші.

Неабиякі труднощі у проведенні відбудовчих робіт спричинялися нестатками матеріалів, особливо рейок, електрообладнання тощо.

Електростанції, кабельна і контактна мережі в той час були у віданні електричного підприємства (майбутнє «Київенерго»), що створювало додаткові труднощі в роботі трамвая.

Та до початку першої п'ятирічки відбудову трамвайного господарства в основному було завершено. На десяти маршрутах вже курсувало 65 вагонів. У 1925 році послугами трамвая скористалось 46 мільйонів чоловік проти 8 мільйонів — у 1922 році.

Починаючи з 1923 року за рішеннями виконкому міської Ради трамвайним паркам та Головним трамвайним майстерням були присвоєні імена: Лук'янівському парку — ім'я В. І. Леніна, Троїцькому — ім'я політичного діяча Г. Є. Зінов'єва, а пізніше — радянського державного і партійного діяча Л. Б. Красіна, Кузнечному — ім'я Т. Г. Шевченка, Головним трамвайним майстерням — ім'я польського революціонера Т. Домбала *. У 1931 році

* Томаш Домбаль (1890—1937) — польський революціонер. З 1923 року проживав в СРСР, вів активну роботу в Комінтерні, користувався великою популярністю. Ще за його життя багатьом підприємствам і колгоспам присвоювалось його ім'я. З 1932 року, після закінчення Інституту червоної професури, займався науковою роботою в Білоруській АН. Протягом 1932—1937 рр. був членом ЦК КП(б) Білорусії. У 1937 році заарештований, помер в ув'язненні. У 1955 році реабілітований.

майстерні стали трамвайним заводом ім. Т. Домбала, а в 1936 його перейменовано на завод ім. Ф. Е. Дзержинського.

Штурмові дні відбудовчого періоду змінились напруженими трудовими буднями перших п'ятирічок. Спрацьований рухомий склад вимагав заміни, а промисловість країни ще не змогла налагодити випуск нових трамвайних вагонів. Вирішено будувати вагони власними силами. Звичайно, ця робота лягла на Головні трамвайні майстерні. З 1928 по 1932 рік тут було виготовлено для міста 80 двовісних моторних і 65 причіпних вагонів власної конструкції. Крім того, понад 130 вагонів було виготовлено для інших міст республіки. А з 1932 року завод почав випускати і чотиривісні вагони. Нові конструкції вагонів створювала група конструкторів заводу у складі М. Ольшанського, В. Серьогіна, В. Пигіна та інших інженерів й техніків.

І у відбудовчий період, і в роки перших п'ятирічок київські трамвайники діяли у творчому пошуку. Експлуатаційники виступили ініціаторами організації руху поїздів за суворим розкладом. У колійному господарстві впроваджується термітне зварювання рейкових стиків, електропривод для управління стрілками. На тягових підстанціях застосовуються ртутні випрямлячі. З'являється перша в республіці автовишка для обслуговування контактної мережі. Серед ремонтників створюються комсомольсько-молодіжні бригади, шириться змагання за краще виконання планових завдань.

Одну з переводних бригад в депо ім. В. І. Леніна очолив слюсар М. Якубович, серед жінок особливою активністю відзначались М. Федоровська, М. Рябова, Н. Стаднюк, Н. Артем'єва, Я. Піотровська та багато інших.

Плосконосов Григорій Аронович (1899—1984) — один з ветеранів народного господарства, член КПРС з 1919 року, учасник громадянської війни.

У 1921—1933 рр. працював у Харкові на керівних посадах в народному господарстві, закінчив машинобудівний інститут.

У 1934—1937 та в 1946—1952 рр. був директором Київського заводу електротранспорту ім. Ф. Е. Дзержинського, пізніше очолював колективи тролейбусного депо, служби матеріально-технічного постачання, відділу праці і заробітної плати трамвайно-тролейбусного управління.

У 1937—1938 рр. перебував під слідством як «ворог народу», але вистояв і був звільнений за відсутністю доказів.

Під час Великої Вітчизняної війни займав відповідальні посади на підприємствах оборонної промисловості у Пензі та Куйбишеві.

Нагороджений медалями «За бойові заслуги» та «За доблесну працю. На ознаменування 100-річчя з дня народження Володимира Ілліча Леніна», володар знаку «50 років перебування в КПРС».

Колектив заводу, крім ремонту й виготовлення пасажирських вагонів, створює спеціальну техніку для колійного господарства: снігоочисники, вантажні платформи тощо. У 1934 році було закінчено заміну ненадійних штангових струмоприймачів вагонів дуговими.

Експлуатаційники вишукують і впроваджують нові методи обслуговування пасажирів. За прикладом Москви і Ленінграда з липня 1933 року була введена робота трамвая і вночі. Кілька

вагонів випускалось звечора на основні маршрути і курсували до початку основного випуску. З вересня 1938 року для мешканців віддалених районів трамвай розпочинав роботу о четвертій годині ранку: Пуща-Водиця — Житній ринок; Бровари — Житній ринок; Святошине — Бессарабка.

Насиченим було і духовне життя трудових колективів. У кожному трамвайному парку, службі колії, на заводі діяли гуртки художньої самодіяльності, духові оркестри, випускались газети. 1 травня 1931 року вийшов перший номер п'ятиденної газети трамвайних парків ім. В. І. Леніна, ім. Т. Г. Шевченка та ім. Л. Б. Красіна під назвою «Київський трамвайник», пізніше перейменованої в «Київський електротранспорт».

Виключне значення для підйому промисловості й усього господарства міста мало перенесення в Київ столиці УРСР у червні 1934 року.

Постало питання про організацію в місті нового виду електротранспорту — тролейбуса. Оскільки тролейбус на той час експлуатувався лише в Москві, туди була послана група кращих майстрів і робітників для вивчення досвіду і кілька водіїв трамвая для навчання роботі на тролейбусі. Очолювали цю групу завідувачий конструкторським бюро заводу М. Ольшанський та головний інженер служби руху С. Ребров. Вони привезли з собою потрібну технічну документацію, ескізи, шаблони. Виготовлення тролейбусів організували на заводі ім. Т. Домбала. В короткий час було виготовлено перших п'ять машин.

А в цей час на пустирі біля заводу створювався тролейбусний парк. По вул. Червоноармійській, від парку до нинішньої площі Льва Толстого, підвішувались контактні проводи.

Ребров Сергій Олексійович (1903—1982) — кандидат технічних наук, професор Київського політехнічного інституту.

Починаючи з 1923 року його діяльність була пов'язана з електротранспортом. Трудову діяльність розпочав кондуктором трамвая, потім працював слясарем, вагоноводом, головним інженером служби руху, директором учбового комбінату. У 1935 році брав активну участь у підготовці та організації тролейбусного руху: сам опанував цей вид транспорту в Москві, а потім викладав будову тролейбуса на курсах водіїв у Києві. Написав і видав цілий ряд підручників для вивчення різних моделей тролейбусів.

З 1931 року викладав і вів наукову діяльність у Київському політехнічному інституті, завідував кафедрою.

У повоєний період, працюючи там же, займався науковими дослідженнями нових видів електричного приводу (лінійного, магнітно-фугального) для потреб транспорту.

Учасник Великої Вітчизняної війни, нагороджений орденами Вітчизняної війни, Червоної Зірки, багатьма медалями.

Відкриття тролейбусного руху відбулось 5 листопада 1935 року. Першу машину повів І. Чешко, за ним рушили Л. Бокач, Г. Смолін, О. Слюсаренко та М. Савченко.

Нове підприємство очолив з діда-прадіда трамвайник, майстер електроцеху заводу ім. Т. Домбала С. Ребенок, головним інженером став В. Чехович, а заступником директора по экс-

плуатації М. Тиликевич. В короткий час тут сформувався дружний працездатний колектив.

У тому ж 35-му вже в Києві була підготовлена група водіїв у складі: С. Алімова, О. Решетова, А. Рутковського, О. Бишевського, Є. Логоші, П. Фриза, І. Римаря, Д. Шафтанова та В. Добровольського. Всі вони сумлінно працювали самі й прищепили любов до цієї професії десяткам молодих юнаків і дівчат.

Помітний слід у розвитку і вдосконаленні роботи тролейбусного транспорту залишили водії і слюсарі Д. Андреев, С. Сюськін, П. Білошапка, Л. Лерман, М. Савенчук, С. Флора, Г. Фурман, Д. Федоренко, О. Лисенков, С. Якусар та багато інших.

Логоша Євген Йосипович (1910—1978) — кадровий електротранспортник. Трудову діяльність розпочав у 1922 році кондуктором у парку ім. Т. Г. Шевченка. Пізніше став водієм, а в 1936 році — водієм-інструктором. Дав путівку в життя багатьом юнакам і дівчатам. Згодом почав працювати на тролейбусі.

У роки Великої Вітчизняної війни він з перших днів і до Дня Перемоги на фронті.

Після війни повернувся на електротранспорт і працював начальником відділу експлуатації 1-го тролейбусного депо, а з 1956 по 1970 рік очолював колектив трамвайного парку ім. В. І. Леніна. Відзначався принциповістю, чуйністю, високою культурою й турботою про підлеглих.

Нагороджений орденом Червоної Зірки, Почесною Грамотою Президії Верховної Ради УРСР, медаллю «За бойові заслуги» та іншими.

Сюськін Сергій Опанасович (1908—1991) — кадровий водій тролейбуса, протягом 28 років виконував обов'язки депутата районної Ради народних депутатів.

Трудову діяльність на електротранспорті розпочав у 1928 році колійником, потім працював електромонтером контактної мережі в енергогосподарстві. У 1937 році став водієм тролейбуса і в цій професії знайшов своє покликання, став чудовим наставником. Сумлінно доглядав довірену йому машину й ніколи не мав повернень з лінії через якісь поломки. Досить сказати, що на тролейбусі МТБ-82 під номером 90 Сергій Опанасович пропрацював 16 років.

У своїй роботі був скрупульозним статистиком. За час роботи водієм (пішов на пенсію у 1968 році) наїздив 2 мільйони 265 кілометрів, що дорівнює 50 обертам навколо Землі, підготував понад 100 молодих водіїв.

Учасник Великої Вітчизняної війни, брав участь у обороні Києва, демобілізувався в званні майора.

За бойові і трудові звершення нагороджений орденом «Знак Пошани», медаллю «За оборону Києва» та іншими.

Фурман Георгій Михайлович (1913) — кадровий електротранспортник.

Знайомство з електротранспортом почалося у школі ФЗН при трамвайному заводі ім. Т. Домбала в 1930 році, там же залишився працювати слюсарем.

З появою у місті нового виду транспорту — тролейбуса — у 1938 році став його водієм.

З першого дня Великої Вітчизняної війни — в лавах Радянської Армії. В пригоді стала посилена військова підготовка, яку проходив у мирні дні. В 1936 році в складі міської команди брав участь у воєнізованому переході за маршрутом Київ — Мінськ.

У 1943 році став комуністом. За ратні подвиги нагороджений орденами Вітчизняної війни, Червоної Зірки, багатьма медаллями.

У повоєнні роки працював начальником цеху, начальником відділу технічного контролю, виконував велику громадську роботу — протягом тривалого часу очолював партійну організацію депо.

Новий вид транспорту впевнено входив у повсякденне життя киян, завойовував їх симпатії. З року в рік зростав парк тролейбусів, відкривались нові маршрути. Напередодні війни їх діяло вже три: від заводу ім. Ф. Е. Дзержинського до площі Ленінського комсомолу, від площі Ленінського комсомолу до залізничного вокзалу і від вокзалу до заводу ім. Ф. Е. Дзержинського.

У цей період електротранспорт Києва за обсягом пасажиро-перевезень посів третє місце в країні. У 1940 році довжина трамвайних колій досягла 210,7 км, парк вагонів зріс до 434 одиниць. За рік було перевезено 278 мільйонів пасажирів. По тролейбусному транспорту ті ж показники становили відповідно 15,4; 47 і 14,8. Колектив електротранспортників налічував понад 7 тисяч чоловік. Перед ним стояли великі завдання по дальшому розвитку трамвайних і тролейбусних ліній, покращанню обслуговування населення міста. Але мирну працю киян перервала війна.

РОКИ СУВОРИХ ВИПРОБУВАНЬ

Захопивши майже всю Європу, фашистська Німеччина на світанку 22 червня 1941 року віроломно напала на Радянський Союз. На радянську землю посунулись відбірні танкові і моторизовані полчища гітлерівської армії. Одночасно ворожа авіація піддала варварським бомбардуванням мирні міста і села, у тому числі й столицю Радянської України — Київ.

В планах гітлерівців захвату Києва відводилось особливе місце, оскільки оволодіння ним і переправами на Дніпрі створювало б німецько-фашистським військам сприятливі умови для удару по тилах радянських військ і розвитку наступальних дій на лівобережній Україні з її величезними економічними багатствами.

Та не так сталося, як гадалось. Кияни дружно стали на захист рідного міста. Його героїчну оборону очолили обласна і міська партійні організації. За прикладом Москви і Ленінграда на початку липня на заводах і фабриках Києва почали створюватись загони народного ополчення. В короткий строк було створено 13 винищувальних батальйонів і 19 загонів народного ополчення загальною чисельністю 32,8 тисяч чоловік. Серед них був загін заводу ім. Ф. Е. Дзержинського на чолі з директором М. Авасаф'яном. Народне ополчення стало надійним помічником Червоної Армії в боротьбі проти загарбників.

Електротранспортники допомагали копати протитанкові рови, будувати дзоти, ставити загородження, підвозити на бойові позиції в Святошині та Голосієві боеприпаси і продовольство. А звідти, часто під артилерійським вогнем, доставляли в місто

поранених. Ці рейси тепер виконували переважно жінки, які замінили чоловіків, що пішли на фронт.

Кровопротитні бої за Київ зірвали плани гітлерівського командування і затримали фашистські війська аж на 71 день. У цих боях зразки мужності й безмежної відданості Батьківщині виявляли як солдати, так і ополченці. Командир дзержинців М. Авасаф'ян, діставши шість поранень, відмовився від направлення в госпіталь і до останньої хвилини свого життя захищав рідне місто. Там же героїстично загинули головний інженер заводу М. Більдюгін, електрик Г. Зайцев, бригадир комсомольської бригади слюсарів П. Корягін, коваль Я. Шульгін, інженер П. Осмоловський та інші.

Героїчна оборона Києва зірвала гітлерівські плани «блискавичної війни» проти Радянського Союзу. На підступах до міста було розгромлено 10 дивізій противника, знищено більше 100 тисяч солдат і офіцерів, сотні танків і літаків. Газета «Правда» 11 вересня 1941 року писала: «Серед численних подвигів, які здійснили радянські патріоти в Вітчизняній війні проти фашистських полчищ, героїчна оборона Ленінграда, Києва й Одеси виділяється як хвилюючий приклад беззавітної любові до Батьківщини і рідного міста, як дивовижний по силі вияв масового героїзму».

Зразки мужності й відваги київські електротранспортники виявили на фронтах і в тилу, в партизанських загонах і глибокому підпіллі. Багато з них полягло смертю хоробрих як на своїй землі, так і при визволенні країн Європи.

Грізними дорогами війни від Києва до Кенігсберга пройшов майстер депо ім. Л. Б. Красіна С. Цурик. Він брав участь у звільненні Криму, в тому числі у штурмі Севастополя, в наступальних операціях на Оршансько-Вітебському напрямку, на території Естонії та Східної Пруссії, брав участь у штурмі міст Кенігсберга і Пілау. Майор Цурик чеканив крок на параді Перемоги в Москві. Звільнився в запас у військовому званні підполковника. За ратні подвиги нагороджений орденами Червоного Прапора, Вітчизняної війни 1-го і 2-го ступеня, трьома орденами Червоної Зірки, багатьма медалями. Після демобілізації до 1985 року Станіслав Степанович працював у службі матеріально-технічного постачання. За його плечима 28 років служби в Радянській Армії і 27 — мирної праці.

Слюсаря-складальника заводу ім. Ф. Е. Дзержинського В. Джурила Велика Вітчизняна застала на службі в береговій обороні на Балтиці. 165 днів невеликий гарнізон тримав півострів Ханко, навіть перебуваючи в тилу ворога. Потім була тривала оборона Ленінграда, охорона Дороги життя.

Після війни Василь Юхимович став першокласним водієм тролейбуса, завжди чуйно ставився до молоді, надаючи потрібну допомогу. За сумлінну працю нагороджений орденом Леніна. Життєвий шлях Василя Юхимовича цікаво відобразив В. Є. Бова в нарисі «Мільйон Василя Джурила».

Нелегкими видалися фронтові дороги слюсарю заводу, танкісту Н. Пінському. Протягом 1941—1943 рр. тричі був поранений. Як дорогу святиню Натан Мусійович зберігає свій комсомольський квиток, який в одному з боїв при визволенні Донбасу врятував йому життя. Натрапивши на квиток, осколок снаряда дещо змінив свій напрям і не попав у серце. Після тривалого лікування повернувся додому інвалідом другої групи.

Та робітнича гордість і любов до рідного підприємства й міста надали Пінському сил і він активно включився у відбудовчі роботи. За короткий строк його бригада модернізувала під самоскидні трамвайні вантажні платформи для вивезення з Хрещатика матеріалів від розбирання руїн.

Пізніше Натан Мусійович без відриву від виробництва закінчив технікум міського електротранспорту, працював начальником складального цеху заводу, головним інженером вантажного депо.

Мужньо захищав морські ворота на півдні країни — місто Севастополь — токарь заводу І. Гриценко. Але йому не судилося повернутися в рідний Київ.

На братському кладовищі в польському місті Лодзі похований заступник директора тролейбусного депо, гвардії підполковник М. Тиликевич.

Зі зброєю в руках загинули головний інженер трамвайного тресту М. Ольшанецький, начальники служб Д. Симоновський і Я. Римар, колишній директор трамвайного тресту, а перед війною — завідувачий відділом комунального господарства міськвиконкому С. Петров, водії С. Беспалий, М. Бойко, П. Добровольський, Ф. Адаменко, Ф. Кулик, В. Примаченко, М. Рубан, І. Лугиня, слюсарі А. Волошин, І. Гуменюк, К. Якубович, Г. Довжик, начальник відділу кадрів депо ім. В. І. Леніна Л. Славов, економіст Ю. Росихін, заводчани Е. Деев, С. Карасьов, І. Колесник та багато інших.

Надмірні випробування випали на долю тих, хто з тих чи інших причин залишився в окупованому місті й став на шлях підпільної боротьби. За період окупації міста в підпільній діяльності взяло участь близько 1500 патріотів, майже 300 з них по-звірячому були закатовані в гестапо.

Електротранспортники діяли у кількох підпільних групах.

У грудні 1941 року в місті була створена одна з найбільших підпільних організацій «Смерть німецьким окупантам!». До її складу входила група заводчан: комірник П. Тимченко і його дружина Ксеня Федорівна, Б. Загорний зі своїми братами, електрик А. Татомир, слюсар І. Костінов, будівельник І. Маняка, брати Максим та Дмитро Федоренки.

Окремо тут діяла також група, очолювана комірником Г. Шубіним. До її складу входив сам директор заводу М. Шаровольський, інженери В. Венеракі і М. Покришевський, начальник енергогосподарства В. Помайницький та його заступник А. Бородавка, секретар управління В. Іщенко та інші. Ця група вхо-

дила до складу підпільної організації, очолюваної колишнім технічним керівником вантажного парку Р. Синегубовим.

У березні 1942 року в цю організацію ввійшла підпільна група, створена колишнім директором трамвайного депо ім. Л. Б. Красіна О. Шохінім.

У групі М. Смагіна в Пущі-Водиці брав участь інженер проєктного відділу трамвайного тресту В. Фамінський.

У тролейбусному парку діяла підпільна група на чолі з В. Назаренком. Її завдання виконували диспетчер А. Красовська, водії М. Грищенко та Л. Мачульська зі своїм чоловіком Георгієм Михайловичем, О. Куденко, М. Філіпенко.

На перший погляд підпільники виконували дуже прості завдання: за допомогою саморобних приймачів слухали повідомлення Радінформбюро про положення на фронтах і цю інформацію розповсюджували серед населення для підняття духу; викрадали бланки «аусвайсів» (талонів на продукти) й уберігали від голодної смерті сім'ї електротранспортників; шкодили роботі трамвая для окупантів і в той же час докладали зусиль, щоб зберегти рухомий склад для роботи після визволення міста; тримали зв'язок з партизанами й допомагали їм людьми, продовольством, зброєю, медикаментами; перешкоджали вивезенню радянських людей на роботу до Німеччини. Але все це була дуже небезпечна робота. Багатьом активним підпільникам не довелося дожити до світлого Дня Перемоги.

В різний час одні загинули в битвах з ворогом, інші були заарештовані й закатовані в гестапо: подружжя Тимченків, А. Красовська, Г. Мачульський, М. Грищенко, М. Федоренко, багато заводчан: електрик, секретар підпільного Шевченківського райкому партії П. Каркоц, головний механік М. Гапченко, токарі Г. Паторжинський, П. Ксензов і М. Вітковський, колишній директор заводу О. Антощенко, начальник служби руху В. Литвинов, секретар партійної організації депо ім. В. І. Леніна Д. Осадчий, завідувач діловодством А. Котлярська та інші. Їх світлій пам'яті самодіяльний поет Л. Мачульська присвятила один із своїх зворушливих віршів «Пам'яті погибших»:

Бегут и бегут перед взором уставшим
Ушедшие годы и лица друзей,
Друзей дорогих, тех, что нынче не с нами,
Победу приблизивших смертью своей.

Одни в партизанских отрядах сражались,
Другие боролись в подполье с врагом.
Погибли. И даже могил не осталось
С венком и цветами, и Вечным огнем.

Где мне отыскать дорогие могилы?
Какая земля вас, друзья, приняла?
Где мне посадить вам плакучие ивы,
Посеять цветы, написать имена?

Нет! Мне не садить вам плакучие ивы,
Ограды не ставить, цветы не полить!
Навек неизвестны нам ваши могилы,
Лишь сердце о вас будет память хранить!

В загонах народних месників хоробро боролись згадувані вже Р. Синегубов, О. Шохін, директор трамвайного тресту О. Пижигов, трамвайники М. Бистрицький, С. Посметухов, О. Азарцев та інші.

Більше 700 електротранспортників повернулися з Великої Вітчизняної війни з високими урядовими нагородами. Серед кавалерів кількох орденів — слюсар А. Дудка, майстер Д. Нестеров, події Д. Андреев, А. Камінський, І. Сердюк, Н. Виштебей, М. Магдейчук, коваль Г. Тужилін та інші. Сотні електротранспортників нагороджені медаллю «За оборону Києва». А на знак великої шани тих, хто не повернувся з полів битв, в сквері неподалік від трамвайного депо ім. В. І. Леніна споруджено гранітний пам'ятний знак (архітектор О. Стукалов, скульптор Н. Дерегус), на заводі ім. Ф. Е. Дзержинського встановлено меморіальну дошку.

Визволений Київ справляв гнітюче враження. В руїнах лежав Хрещатик і прилеглі до нього вулиці. Значних руйнувань зазнав житловий фонд міста, промислові підприємства, заклади культури й освіти.

Незважаючи на зусилля підпільників, не обійшлося без збитків і на транспорті. Окупантам все-таки вдалося розібрати й вивезти рейки з 30 км трамвайних колій і 50 км контактної дроти. Значні пошкодження устаткування були заподіяні на Шевченківській і Лук'янівській підстанціях (вони в той час належали «Київенерго»). Цими діями фашисти розорили трамвайне господарство на лівобережжі і тролейбусне на правобережжі. Рухомий склад трамвая і тролейбуса, що зберігся внаслідок розосередження його по місту в тупиках і на під'їзних коліях, вимагав ремонту. Частково були зруйновані столярний і ливарний цехи заводу ім. Ф. Е. Дзержинського.

Відбудова транспорту розпочалась разом з відбудовою всього міста і його господарства. Не шкодуючи сил, електротранспортники працювали на своїх об'єктах і одночасно активно допомагали іншим підприємствам міського господарства у відбудові водопроводу, електростанцій, будівництві мостів, ремонті обладнання. Для вивезення понівечених будівельних конструкцій і будівельного сміття від розібраних руїн Хрещатика по ньому була прокладена тимчасова трамвайна колія, модернізовані у самоскидні вантажні платформи. Ними було вивезено сотні тисяч тонн уламків бетону, металоконструкцій, битої цегли тощо.

З перших днів 1944 року відновив роботу трамвай. Спочатку курсувало лише кілька вагонів. Як і в дні оборони міста, трамвайники перевозили з вокзалу в госпіталі поранених, доставляли

військовим частинам і населенню хліб та інші продукти, розвозили паливо (вугілля, торф). Поступово налагоджувався і пасажирський рух. До червня він уже діяв на шести маршрутах.

До річниці визволення Києва від німецько-фашистських загартників, 5 листопада 1944 року, кілька тролейбусів вийшли на перший довоєнний маршрут від депо до площі Льва Толстого.

Зразки самовідданої праці при відбудові господарства виявили колійники Г. Литовченко, С. Массар, Д. Ткаченко, М. Сахно, енергетики В. Козак, О. Булгаков, С. Співак, Б. Забродський, М. Безсмертний, В. Алейнов, Р. Мамуна, водій М. Павленко, слюсар С. Якусар, працівники заводу О. Доброльож, Н. Александров, С. Удовенко, О. Стеблівський, О. Воробйов, П. Дашченко, П. Зимовець, начальник управління О. Пижиков, інженери М. Ольшанський, Б. Венеракі, Л. Денисенко, А. Бородавка, М. Покришевський, В. Помайницький та багато інших.

Місто вступало у звичний мирний ритм життя. З кожним місяцем зростала кількість робітників і службовців на електро-транспорті, це повертались демобілізовані воїни Червоної (з 1946 року Радянської) Армії.

Швидко зростало населення міста, а разом з тим і обсяги пасажироперевезень. Якщо у 1945 році трамваем було перевезено 40,7 млн пасажирів, а тролейбусом 4,2 млн, то через два роки, в 1947-му, відповідно 94 і 13,8.

ШЛЯХОМ ТЕХНІЧНОГО ПРОГРЕСУ

Завершувалась перша повоєнна п'ятирічка, а з нею і відбудова народного господарства міста. Зростали обсяги, розширювалася географія житлового будівництва, зростала й потреба в громадському транспорті. Основні надії покладалися на трамвай і на тролейбус. Почалось будівництво нових ліній.

Невдовзі трамваї від Бессарабки пішли на Печерськ, вздовж набережної Дніпра. Одночасно на ряді важливих магістралей (Хрещатику, бульварі Шевченка, вулицях Леніна, Артема, Володимирській) його було замінено тролейбусом. Тролейбуси пішли також по Повітрофлотському проспекту до Рибкомбінату, а потім в аеропорт Жуляни; від клубу ім. М. В. Фрунзе до Головівської площі, а пізніше — до ВДНГ УРСР.

На кінець 1950 року довжина тролейбусних ліній утричі перевершила довоєнну і становила 51,2 км, парк машин зріс до 129 одиниць. Довоєнні виробничі приміщення тролейбусного депо вже не задовольняють нових потреб, тому терміново починається будівництво цеху технічного обслуговування та заявочних ремонтів, побутових приміщень.

У 1957—1963 рр. у місті забудовуються перші житлові ма-

сиви Першотравневий та Відрадный, пізніше — Нивки, Сирець. Їх транспортне обслуговування покладається на тролейбусний транспорт. Невпинно зростає довжина ліній і парк рухомого складу. На кінець 1960 року згадані показники відповідно досягли 106 км і 290 тролейбусів, а пасажироперевезення — 177,9 млн чоловік.

Одне тролейбусне депо вже не справляється з обслуговуванням зростаючого парку тролейбусів. Приймається рішення про будівництво нового депо в Жовтневому районі.

Важливою подією в житті міста стало спорудження моста ім. Є. О. Патона. Це дало можливість подовжити трамвайну лінію від Подолу по Набережному шосе до Ленінградської площі, покращити транспортний зв'язок правобережної частини міста з індустріальною Дарницею. У 1959 році стає до ладу Дарницьке трамвайне депо. Трамвайні поїзди КТМ-1—КТП-1 пішли від Ленінградської площі до Дарницького залізничного вокзалу, заводу залізобетонних конструкцій, вагоноремонтного заводу. Згодом на ці траси вийдуть вагони чеського виробництва Т-2 і Т-3. На кінець 1960 року довжина трамвайних ліній майже досягла довоєнної і становила 202,6 км, парк рухомого складу збільшився до 466 одиниць, а перевезення пасажирів перекрили довоєнний рівень і становили 284,4 млн чоловік.

Тут доречно кілька добрих слів сказати про колектив Дарницького трамвайного депо, навіть забігаючи наперед. З перших днів його очолив молодий енергійний інженер І. Кацов — пристрасний прихильник всього нового й прогресивного. Його вірними помічниками в цій роботі були головні інженери депо, які змінювали один одного: К. Камишний, І. Погрібний, М. Гурин, інші спеціалісти.

Без перебільшення можна сказати, що за короткий час депо стало ніби всесоюзна школа передового досвіду з технічного обслуговування рухомого складу, культури виробництва.

У 1977 році колективу депо в числі перших десяти підприємств міста присвоєно звання зразкового, а в 1983 — звання «Колектив комуністичної праці», він став також володарем Диплома Ради Міністрів СРСР і ВЦРПС за високу культуру виробництва, його занесено в Книгу трудової доблесті на ВДНГ УРСР.

Та повернемось у 60-і роки. У квітні 1961 року трамвайно-тролейбусне управління очолив В. Дьяконов, досвідчений інженер шляхів сполучення. За його плечима було два інститути, робота на керівних посадах Донецької, Львівської та Південно-Західної залізниць.

Ознайомившись з господарством, В. Дьяконов почав зміцнювати керівну ланку дипломованими інженерами. Було налагоджено співробітництво з Харківським інститутом інженерів комунального будівництва та Київським політехнічним інститутом, Київським технікумом міського електротранспорту (тепер електротехнічний технікум). Протягом першого десятиріччя щорічно трамвайно-тролейбусне управління одержувало 4—5 спеціалістів

з вищою і 20—25 з середньою технічною освітою. Серед них було багато надзвичайно здібних інженерів, які скоро очолили основні ланки експлуатаційної діяльності, а окремі згодом вирости в керівників республіканського рангу. В їх числі слід назвати Г. Щербину, М. Окольного, О. Коваленка, М. Костенка, В. Бруевича, В. Філіпенка, В. Крата, Ю. Белова, Я. Ярчука, Г. Богославця, О. Міндича, А. Сиротенка, М. Малькова.

По всіх напрямках діяльності розпочалась творча робота. За короткий строк на кожний вид робіт було розроблено місцеві нормативи, впроваджено нормативне планування, усі виробничі підрозділи переведено на господарський розрахунок. На допомогу підприємствам управління виробило типові структури й штатні розклади, рекомендації з системи заробітної плати і преміювання, норми виробітку, витрати матеріалів та інші. Затверджено види та періодичність ремонтів основних фондів, розцінки на їх виконання.

Організація пасажироперевезень. Великим полем для діяльності стало вдосконалення системи наукової організації руху. Її теоретичні основи розробив сам В. Дьяконов, а в деталізації та впровадженні взяли участь провідні спеціалісти І. Кацов, В. Клейман, М. Мостовий, У. Савчук, С. Чесовник та інші. В основу створеної системи лягли принципи:

кількість рухомого складу на маршрутах змінюється відповідно до обсягу пасажиропотоку;

у ранкові години пік на найбільш завантажених ділянках окремих маршрутів діють короткі розвантажувальні маршрути;

неспівпадання піків на маршрутах використовується для переміщення частини рухомого складу з маршруту на маршрут і задоволення таким чином потреб у рухомому складі;

використанням багатоскладових поїздів (трамвайних і тролейбусних) забезпечується перевезення на пасажиронапружених маршрутах.

Ця система задовольняє потреби пасажирів і експлуатаційників. Вона надійно служить і сьогодні.

Клейман Віктор Йосипович (1908—1990) майже 30 років працював заступником начальника трамвайно-тролейбусного управління по експлуатації (до 1978 року).

Закінчив Київський політехнічний інститут у 1931 році. Трудову діяльність розпочав майстром на заводі електротранспорту ім. Ф. Е. Дзержинського, потім головним інженером вантажного депо, енергоспоживача, служби руху, брав активну участь у громадській роботі — понад 50 років очолював правління Київської обласної (міської) організації науково-технічного товариства комунального господарства і побутового обслуговування, почесний член НТТ. Нагороджений орденом «Знак Пошани», медалями.

У роки Великої Вітчизняної війни працював у Ташкенті заступником начальника служби руху, заступником директора трамвайного тресту, за що був заохочений урядом Узбецької РСР.

Савчук Уляна Тимофіївна (1921) — кадровий електротранспортник.

Після закінчення у 1950 році Київського технікуму електротранспорту працював майстром на заводі ім. Ф. Е. Дзержинського, з 1955 року — у службі

руху (спочатку начальником відділу безпеки руху, а з грудня 1961 по 1982 рік — начальником служби).

З його участю була розроблена і впроваджена оптимальна система організації пасажирських перевезень і диспетчерського керівництва. У той час широкого використання набули багатоскладові трамвайні і тролейбусні поїзди, спеціальні рейси для перевезення трудящих після закінчення другої зміни.

Учасник Великої Вітчизняної війни. За бойові та трудові успіхи нагороджений орденом Вітчизняної війни, Почесною Грамотою Президії Верховної Ради УРСР, медаллю «За оборону Сталінграда», «За перемогу над Німеччиною у Великій Вітчизняній війні 1941—1945 рр.» та багатьма іншими.

Вітчизняні заводи, що виготовляли трамваї і тролейбуси, вже не могли задовольнити зростаючі потреби міста в рухомому складі. Та й технічний рівень його не забезпечував надійної роботи в умовах складного рельєфу нашого міста. Тому киянам довгий час доводилось самим виготовляти і вагони, і тролейбуси.

Для роботи на тупикових маршрутах завод ім. Ф. Е. Дзержинського налагодив випуск чотиривісних вагонів з двома пультами керування, а для тролейбусних трас — кількох моделей тролейбусів: «Київ-2», «Київ-4» та «Київ-6».

З 1960 року в Київ почали надходити чехословацькі вагони Т-2 та Т-3, тролейбуси 8Тр і 9Тр. Проте весь цей рухомий склад був малої місткості й не справлявся з перевезеннями на пасажиронапружених маршрутах. Тоді за пропозицією інженерів І. Кацова і І. Погрібного вагони почали зчіплювати в поїзди. Це нововведення, до речі, вперше в країні, вирішило проблему пасажироперевезень, ліквідувало нестачу водійських кадрів.

А на тролейбусних маршрутах продовжували збільшувати кількість машин, але це призвело до скупчення машин на зупинках, різкого зниження експлуатаційної швидкості, численних нарікань пасажирів.

Проблему вирішив молодий інженер В. Веклич, який з 1964 року очолював колектив Жовтневого тролейбусного депо. Він розробив конструкцію зчеплення двох тролейбусів в поїзд, керований одним водієм. Вперше в світовій практиці тролейбусний поїзд із машин МТБ-82 з'явився на маршруті в 1966 році. Слідом за ним почалось масове формування поїздів із тролейбусів 9Тр в заводських умовах. Найбільшої кількості тролейбусних поїздів (296) було досягнуто в 1983 році, коли в поїздах експлуатувалось понад 55 % наявного парку машин.

Дальше зростання пасажиропотоків на окремих трамвайних маршрутах спонукало з 1978 року формувати тривагонні поїзди. З 1985 року в місто надійшли вагони Т-3М дещо більшої місткості, але й вони експлуатуються поїздами. Конструктивно це більш комфортабельний вагон, оснащений тиристорно-імпульсною системою керування.

Дальшого вдосконалення набуває і тролейбус. З 1983 року Київ почав одержувати тиристорний тролейбус 14Тр, з 1986 — ачленований тролейбус ДАК-217Е із Румунії, а з 1990 — теж ачленований чехословацький тролейбус 15Тр.

Та зміна взаємовідносин на світовому ринку знову спонукала киян налагодити виробництво тролейбусів власної конструкції на заводі ім. Ф. Е. Дзержинського, на цей раз — зчленованих. Перший такий тролейбус моделі «Київ-11» вийшов з воріт заводу у січні 1991 року.

Незважаючи на наявність у місті метрополітену, трамвай і тролейбус продовжують відігравати основну роль у забезпеченні пасажироперевезень (табл. 1).

Таблиця 1. Показники організації пасажироперевезень на кінець 1990 року

Показник	Одиниця виміру	Значення показників	
		по трамваю	по тролейбусу
Кількість маршрутів	шт.	26	31
Довжина маршрутів	км	546	513
Експлуатаційна швидкість	км/год	17,2	17,3
Насиченість мережі рухомим складом	одиниць/км	2,7	3,1
Середній інтервал руху	хв	4,6	2,4
Регулярність руху	%	97,2	97,9
Питома вага в загальному обсязі пасажироперевезень	%	21,4	26

Уся система організації руху базується на розрахунковій основі. В усі розрахунки покладено принцип надання пасажирам стільки пасажиромісць, скільки їх потрібно по періодах дня, днях тижня, сезонах року. Цьому сприяє постійне вивчення пасажиропотоків.

Керування рухом здійснюється різними засобами зв'язку (лінії безпосереднього зв'язку центрального диспетчера з диспетчерами депо і контрольними диспетчерами на кінцевих пунктах маршрутів; радіозв'язок і радіотелефон «Алтай» центрального диспетчера з пересувними оперативними машинами та засобами технічної допомоги); за допомогою автоматизованих систем, розроблених Центральним науково-дослідним інститутом та конструкторським бюро Головного управління сигналізації і зв'язку Міністерства шляхів, Науково-дослідним і конструкторсько-технологічним інститутом міського господарства (Київ) та ін.

У виконанні різних розрахунків широко застосовуються електронно-обчислювальні машини. Зокрема, з їх допомогою виконуються:

- складання місячних і добових нарядів роботи водіїв;
- нарахування водіям заробітної плати;
- облік пробігу рухомого складу;
- нарахування амортизаційних відрахувань на капітальний ремонт рухомого складу;
- розрахунки техніко-економічних показників роботи депо.

В останні десятиріччя вагомий внесок у вдосконалення системи організації руху і автоматизації трудових процесів внесли С. Чесовник, О. Григоришина, В. Білосвіт, Н. Скарже-

повська, Р. Ройтбург, Д. Баранюк, І. Токич, Т. Деуль, М. Маюча, О. Калиниченко, Л. Смирнов, М. Покатаєв та інші.

Не можна обминути увагою і службу безпеки руху. Результатом роботи її невеликого колективу є поступове зниження кількості дорожно-транспортних пригод. Вже тривалий час цей показник утримується найнижчим у країні. В цих досягненнях — невтомна копітка праця керівників служби М. Фуксмана, О. Стребкова, М. Серещенка.

Ремонтна база. На жаль, не все у нас гаразд з ремонтною базою рухомого складу, вона постійно відстає від потреби. Причини тут різні. Але основна — недостатнє виділення капіталовкладень на розвиток ремонтної бази міськвиконкомом. В окремі періоди свою негативну лепту вносили і непередбачені події.

13 березня 1961 року під час куренівської трагедії постраждало трамвайне депо ім. Л. Б. Красіна: розріджена земляна маса, що зсунулася з Бабиного яру, цілком знесла двоповерховий будинок контори депо з клубом і медпунктом, тягову підстанцію, дві третини цеху технічного обслуговування, на висоту до двох метрів залила всю територію депо, зруйнувала третину рухомого складу. В цій катастрофі трагічно загинули начальник служби руху Д. Артеменко, диспетчер депо Є. Дорошина, водій М. Каспрович, стрілочник М. Мазур, касир О. Осипенко, електромонтер підстанції З. Петренко, ревізор з безпеки руху Я. Трапер, слюсар І. Штейн, колійник В. Шевченко та багато інших. Всього 50 чоловік.

Ще не встигли повністю відновити депо ім. Л. Б. Красіна, як у 1963 році згоріла покрівля виробничого корпусу депо ім. В. І. Леніна.

Ледь упоравшись з цими депо, розпочали реконструкцію найбільш зношеного депо ім. Т. Г. Шевченка та створення виробничої бази служби колії, яка до цього часу тулилась на території цього ж депо.

Так проходили роки, зростав парк вагонів, а місткість депо залишалась незмінною. Тільки у 1977 році вдалося розширити територію Дарницького депо, прокласти відстійні колії. Виробничий же корпус на цій території побудовано лише у 1989—1992 рр. Тепер місткість цього депо збільшилась у два рази і складає 400 вагоно-місць.

Протягом дванадцяти п'ятирічки виконано великий обсяг робіт по впорядкуванню інженерних мереж і колійного господарства депо ім. В. І. Леніна. Тут споруджено також корпус допоміжних служб.

Інтенсивний розвиток тролейбусного транспорту і його поставив в скрутне становище з ремонтною базою.

Тільки ввели в експлуатацію 1 серпня 1961 року Жовтневе депо на 200 машин, як через два роки парк тролейбусів зріс більш як у півтора рази й знову стало сутужно з його обслуговуванням.

Тут слід віддати належне начальникові управління В. Дякову. Порівняно за короткий строк він зумів побудувати в Залізничному районі 3-є тролейбусне депо на 200 машино-місць. Воно стало до ладу 1 жовтня 1968 року. Але і його потужність через три роки теж була повністю вичерпана.

До 4-го тролейбусного депо шлях виявився надто важким і його довелося долати цілих 16 років. Перед пуском депо в 1984 році забезпеченість тролейбуса ремонтною базою впала до 58 % і була найнижчою в республіці. 4-е депо місткістю 300 машино-місць розташувалося в Подільському районі міста. За своїм плануванням і оснащенням — це одне з кращих депо в країні. Але підняти забезпеченість ремонтною базою вище 80 % поки що не вдалося.

Та незалежно від цього рівень технічного обслуговування і ремонту рухомого складу час від часу зростає.

Так, з ініціативи тодішнього директора депо ім. Т. Г. Шевченка С. Зінченка, інженера І. Савченка, механіка П. Погрібного та інших спеціалістів це депо першим в Україні перейшло на поточний метод огляду рухомого складу. Починаючи з 1961 року в трамвайних депо, а з 1965 у тролейбусних, замість щоденних нічних і поглиблених оглядів, що проводились через кожні 15 діб, введено денний огляд, який проводиться один раз на три-чотири дні. Вночі виконуються тільки мийно-прибиральні та заявочні роботи. Трамвайні вагони і тролейбуси заходять у депо на огляд по черзі після 9 годин ранку, коли пасажиропотоки на маршрутах різко зменшуються.

З 1971 року технічне обслуговування рухомого складу трамвая і тролейбуса виконують комплексні бригади, які всі роботи ведуть у обсязі щодобового обслуговування і денного огляду, проводять заявочні та випадкові ремонти. Оплата праці таких бригад здійснюється за відрядно-преміальною системою й залежить від кількості відремонтованих і випущених на лінію трамваїв чи тролейбусів. Преміювання комплексних бригад здійснюється за колективні результати праці бригади і депо в цілому з урахуванням результатів праці кожного працівника.

У 1975 році оптимізовано структуру і обсяги ремонтів рухомого складу, розроблено і впроваджено нову систему ремонтів. Невдовзі вона була визнана раціональною і розповсюджена на всю республіку.

У роки дев'ятої п'ятирічки в усіх депо встановлені мийні машини, і праця мийниць рухомого складу була механізована, їх кількість значно зменшилась. Тепер ручними щітками домивались лише лобова та тильна поверхні кузова.

А головний інженер 3-го тролейбусного депо Я. Ярчук сконструював пристрій для миття тильної поверхні кузова тролейбуса. Конструкція пристрою визнана винаходом, на неї видане авторське свідоцтво № 477024. Пізніше Ярчуком був запропонований пристрій для визначення сходження керованих коліс транспортних засобів (авторське свідоцтво № 1164576). Ці два

винаходи знайшли широке розповсюдження не тільки на підприємствах електротранспорту міста, а й республіки.

Для оснащення трамвайних і тролейбусних депо різними пристроями і нестандартним устаткуванням у 1977 році в Дарницькому трамвайному і Жовтневому тролейбусному депо створено конструкторсько-технологічні групи, а експериментальний цех з депо ім. Красіна переведено в службу колії. Протягом п'ятирічки ці підрозділи в основному задовольнили потреби підприємств у технологічній оснастці. При освоєнні експлуатації нових типів рухомого складу існуюча оснастка модернізується або виготовляється нова. На цій ниві плідно трудилися й трудяться В. Масан, К. Камишний, Ю. Белов, П. Подафа, М. Козьмін, В. Кутовий та інші.

Цілий ряд нововведень впроваджено у співдружності з інститутами та іншими організаціями.

Так, завод ім. Ф. Е. Дзержинського разом з виробничим об'єднанням «Київтрактородеталь» і Харківським тракторним заводом розробив технологію та освоїв виготовлення конічних пар центрального редуктора тролейбуса 9Тр.

Разом з Інститутом надтвердих матеріалів АН України налагоджено електромагнітомеханічну обробку осей колісних пар трамвайних вагонів, що виключило випадки їх поломки.

У співдружності з Науково-дослідним і конструкторсько-технологічним інститутом міського господарства в 4-му тролейбусному депо впроваджено діагностичний комплекс, який включає ряд стендів, і механізований пост для заміни підкузовного обладнання тролейбусів.

Інститут проблем матеріалознавства АН України розробив технологію виготовлення контактів прискорювача вагона Т-3 і контактів контактора тролейбуса ДАК-217Е з композиційного матеріалу. Інститут плідно працює над створенням більш витривалої контактної вставки тролейбусних струмоприймачів. Вже випущено дослідні партії контактів і вставок. У подальшому можливе їх серійне виробництво.

У співдружності з інститутом електрозварювання ім. Є. О. Патона АН України відпрацьована технологія мікроплазменного зварювання — наплавлювання — для відновлення деталей рухомого складу та інші.

Основною ремонтною базою київського електротранспорту є завод ім. Ф. Е. Дзержинського. Тут виконують капітальні ремонти усіх типів трамваїв і тролейбусів, виготовляють запасні частини до них, нові трамвайні вагони, вантажні і пасажирські тролейбуси, зразки спеціальної техніки для обслуговування колійного та енергетичного господарства. Постійно зростаючі обсяги робіт, потреба у створенні нових виробничих ділянок і технологічного устаткування для освоєння ремонтів нових моделей рухомого складу, відновлення та виготовлення широкої номенклатури деталей вимагали і вимагають реконструкції й технічного переоснащення заводу.

Тому в 1968—1980 рр. на заводі було збудовано корпус механічного цеху, розширено виробничі площі складального і ковальсько-термічного цехів, винесено на окрему площадку ливарний цех, споруджено складські та адміністративно-побутові приміщення. Багато зусиль для цього доклав директор заводу Г. Іжеля.

Іжеля Георгій Гнатович (1916—1980) — директор заводу електротранспорту ім. Ф. Е. Дзержинського протягом 22 років (1958—1980).

Закінчив Ленінградську суднобудівну академію у 1941 році.

До призначення директором заводу Георгій Гнатович працював головою Переяслав-Хмельницького райвиконкому. На заводі став ініціатором будівництва тролейбусів сімейства «Київ». Багато зусиль доклав для створення Особливого конструкторського бюро лінійних електродвигунів. У 1971 році за сумісництвом став його керівником. Створені на заводі тролейбус «Київ-4» та модель монорейкового транспорту експонувались на ВДНГ УРСР.

Його вміння організувати виробництво дістало високу оцінку. Він обирався депутатом Київської обласної та міської Рад народних депутатів, членом райкому партії, членом Президії республіканського комітету галузевої профспілки.

Нагороджений орденом Трудового Червоного Прапора, Грамотою Президії Верховної Ради Української РСР, медалями.

— **Камішний Кирило Васильович** (1922) — кадровий електротранспортник, вмілий конструктор.

Трудову діяльність на електротранспорті розпочав у 1950 році в службі руху після закінчення з відзнакою Київського технікуму електротранспорту. У 1956 році був переведений на завод для розробки проекту реконструкції фунікулера. В період реконструкції очолював бригаду, що займалася монтажем устаткування та налагодженням роботи фунікулера в цілому.

На час відкриття Дарницького трамвайного депо переведений туди головним інженером, але за станом здоров'я довго на цій посаді працювати не зміг і зайнявся створенням нестандартного технологічного устаткування для полегшення праці ремонтників. За 28 років цієї роботи розробив десятки оригінальних пристроїв і нововведень. Цікавими видалися пісокосушка, спарені дократи для піднімання кузова вагона, модернізована каретка пантографа вагона Т-3, модернізовані мийні машини і теплові завіси в цеху технічного обслуговування рухомого складу, учбовий вагон з дублюючими агрегатами, станок для формування колісних пар та інші.

Учасник Великої Вітчизняної війни, нагороджений орденом Вітчизняної війни, медалями «За відвагу», «За взяття Берліна», «За перемогу над Японією» та багатьма іншими.

Белов Юрій Анатолійович (1934) — кадровий електротранспортник, вмілий конструктор.

Трудову діяльність на електротранспорті розпочав у 1964 році після закінчення Харківського інституту інженерів комунального будівництва інженером технічного відділу трамвайно-тролейбусного управління, але на цій посаді не затримався. Жадоба до творчої роботи привела його в конструкторське бюро заводу ім. Ф. Е. Дзержинського. Потім була робота в конструкторсько-технологічній групі Жовтневого тролейбусного депо, головним інженером трамвайного депо ім. В. І. Леніна. І ким би не працював Юрій Анатолійович, він завжди творчо розглядає і розв'язує актуальні проблеми виробництва.

За цей час він і впровадив понад 70 раціоналізаторських пропозицій з економічним ефектом більше 30 тис. крб. Створив цілу низку стендів і пристосувань, брав участь у розробці тролейбуса «Київ-11».

Нагороджений медалями «За доблесну працю», «Ветеран праці».

Гурін Микола Іванович (1934) — представник великої сім'ї електротранспортників Гуріних (водіяма тролейбуса працюють його брати Олександр, Станіслав і Михайло, водієм трамвая — Володимир).

Закінчив Київський технікум міського електротранспорту у 1958 році та Харківський інститут інженерів комунального будівництва у 1968. Трудову діяльність розпочав начальником маршруту, але гору взяла тяга до техніки. Уже через рік призначається інженером у Дарницьке депо. Пройшов по сходинках начальника виробничо-технічного відділу, начальника ремонтного цеху і став одним з досвідчених спеціалістів по ремонту трамвайних вагонів «Татра». Багато зробив для перетворення депо в зразкове підприємство. У 1982 році призначений головним інженером.

Ярчук Яків Якович (1940) — активний винахідник і раціоналізатор.

Закінчив Московський енергетичний інститут у 1968 році. Трудову діяльність на електротранспорті розпочав старшим майстром у новозбудованому 3-му тролейбусному депо. Пройшов школу начальника цеху, начальника виробничо-технічного відділу і в 1970 році був призначений головним інженером. Взявся за вдосконалення засобів механічного миття тролейбусів, розробив пристрій для миття торця тролейбуса, потім два пристрої для миття коліс та пристрій для миття даху. Цікавим також видався пристрій для вимірювання сходження коліс. На сім розробок одержав авторські свідоцтва.

П'ять років працював у Науково-дослідному і конструкторсько-технологічному інституті міського господарства старшим науковим співробітником, завідуючим лабораторією, головним конструктором проекту, а в 1978 році повернувся в депо на попередню посаду.

В 1987 році запрошений Міністерством житлово-комунального господарства УРСР на посаду заступника начальника Управління міського електротранспорту.

Посилення вимог щодо екологічного стану виробництва викликало потребу дальшого вдосконалення технологічних процесів на заводі.

Дальше вдосконалення ремонтного виробництва на заводі ім. Ф. Е. Дзержинського викликало необхідність його технічного переозброєння і початку будівельних робіт. У розробці проекту активну участь взяли спеціалісти заводу М. Кравченко, В. Савельєв, В. Купріяненко, М. Костенко. Їм доведеться вирішувати всі складні питання як сьогодення, так і майбутнього заводу.

Швидкісний трамвай. З 1961 по 1970 рік приріст трамвайних ліній становив 50 км, а тролейбусних — 99. За цей час сталеві магістралі було прокладено на Воскресенський та Залізничний житлові масиви, по бульвару Лепсе і просп. Чубаря. Тролейбусні лінії пролягли по просп. Перемоги, бульвару Лесі Українки, вулицях Щербакова, Щусева, Стеценка, Довженка, Індустріальній, Білоруській, просп. Науки.

На кінець 1970 року довжина трамвайних ліній досягла 252 км, рухомий склад зріс до 680 вагонів, а пасажиропереваження становили 321,5 млн чоловік. Такі ж показники тролейбусного транспорту відповідно становили 205 км, 737 машин, 285,3 млн чоловік.

У наступному десятиріччі темпи розвитку мережі електротранспорту дещо уповільнились: побудовано 27,3 км трамвайних і 33,2 км тролейбусних ліній. За цей період було прокладено дві

трамвайні лінії на житловому масиві Оболонь і по вул. Картвелішвілі та першу в країні лінію швидкісного трамвая від площі Перемоги на житловий масив Микільська Борщагівка, що стала до ладу в 1978 році. Саме в цьому році довжина трамвайних ліній досягла апогею (285,1 км) за всю свою історію.

Про лінію швидкісного трамвая слід сказати дещо докладніше. Довжина траси по осі вулиць становить 9,25 км. Прокладена на смузі шириною 10 м, відмежованій від автомагістралі металевією сітчастою огорожею висотою 1,7 м. На трасі 5 транспортних розв'язок і 12 станцій. Середня довжина перегону між станціями — 835 м. Початкова і кінцева станції — наземні, три станції вбудовані в транспортні розв'язки, а інші сім — суміщені з підземними пішохідними переходами. Колії — відкриті з суцільнозварених рейок Р-65 з клемно-болтовим кріпленням до залізобетонних шпал. Основою трамвайного полотна служить гранітно-щебеневий шар. Конструкція контактної мережі — поздовжньо-ланцюгова з ваговою компенсацією на кронштейнах металевих опор, встановлених у міжколії.

В години пік на лінії курсують тривагонні поїзди. Оптимальні інтервали й швидкості руху забезпечуються автоматичною системою блокування і локомотивної сигналізації. Експлуатаційна швидкість руху поїздів становить 24,9 км/год. За рік вони перевозять понад 60 млн чоловік.

Проект лінії розроблено спеціалістами Головного управління проектних робіт з житлово-цивільного та комунального будівництва «Київпроект» на чолі з головним інженером проекту М. Савченко. Будівництво здійснили протягом 1970—1978 рр. дві генпідрядні будівельні організації — будівельно-монтажне управління трамвайно-тролейбусного управління (начальник А. Стрюченко) та трест «Мостобуд-1» (начальник І. Баренбойм) за участю 17 підрядних будівельних організацій. Будівництво лінії обійшлося в 14,16 млн крб.

З першого дня лінію експлуатує трамвайне депо ім. Т. Г. Шевченка.

Тролейбусні лінії заміняли автобусні маршрути в районах новобудов. У зв'язку із завершенням будівництва Льодового стадіону на просп. 40-річчя Жовтня до нього було подовжено тролейбусну лінію від ВДНГ УРСР, а потім від неї — відгалуження на житловий масив Теремки-2. Для покращання обслуговування жителів району Відрадного тролейбус заведено на просп. Чубаря, а на прохання виробничого об'єднання «Мікропроцесор» — по вул. Північносирецькій. Завершила десятиріччя тролейбусна лінія на житловий масив Виноградар.

На кінець 1980 року довжина трамвайних ліній становила 279,3 км, рухомий склад зріс до 909 вагонів; за рік перевезено 396,1 млн чоловік. Відповідно по тролейбусу: 238,2 км, 1014 машин, 389,7 млн чоловік.

Передостаннє десятиріччя нинішнього століття характеризується розвитком трамвая переважно на Лівобережжі, яке стало

великим будівельним майданчиком. Забудова житлових масивів Вигурівщина—Троещина, Харківського та Позняки—Осокорки викликала прокладку трамвая на вулицях Курнатовського, Закаревського, Тростянецькій, Червоногвардійській, а інтенсивна забудова Південної Борщагівки — вул. Симиренка.

Разом з тим, трамвайні колії було знято з просп. Перемоги, бульвару Лесі Українки, вул. Толстого.

Таким чином, було побудовано 25,5 км нових трамвайних ліній, а 20,4 км демонтовано.

У розвитку тролейбусного транспорту в цьому десятиріччі відзначались три цікаві події: у 1983 році тролейбуси по Московському мосту помчали на Воскресенку до кінотеатру «Аврора»; у 1985 — відзначалось 50-річчя організації тролейбусного руху в Києві та на Україні; на кінець 1987 року довжина тролейбусних ліній міста досягла 300 км.

На Лівобережжі тролейбус почав розгалужуватись. Другою чергою його розвитку була лінія по проспекту Маяковського на житловому масиві Вигурівщина—Троещина. На Правобережжі красені-тролейбуси з'явилися на вулицях Смілянській, Ушинського, Донецькій, Чорнобильській, просп. «Правди». Житловий масив Виноградар отримав зв'язок зі станцією метро «Петрівка».

На кінець 1990 року довжина трамвайних колій становила 275,9 км, рухомий склад — 902 вагони, обсяг пасажироперевезень — 438,1 млн чоловік і відповідно тролейбуса: 317,9 км, 1125 машин, 516,6 млн чоловік.

Як бачимо, у розвитку електротранспорту в місті зроблено чимало. Тільки за останні три п'ятирічки на будівництво об'єктів електротранспорту та оновлення рухомого складу витрачено близько 157 млн. крб.

На фоні цього, скажемо грандіозного, накопичення основних фондів (на кінець 1990 року в цілому по трамвайно-тролейбусному управлінню їх вартість становила 216,4 млн крб) йшло невинне підвищення технічного рівня усіх ланок багатогалузевого господарства.

Колійне господарство. Ще в 50-і роки вперше в країні розпочалося широке застосування у колійному господарстві струнобетонних шпал КШ-63-П. Ініціаторами створення їх конструкції були інженери М. Ольшанський, Л. Денисенко, Я. Пастушевський, В. Фамінський. Виробництво їх було налагоджено на заводі залізобетонних виробів трамвайно-тролейбусного управління (директор А. Гольдгор) *, який був створений на базі шпалопросочувального заводу в Пуші-Водиці. Перші партії струнобетонних шпал (понад 600 штук) було вкладено в трамвайні

* Завод залізобетонних виробів у складі трамвайно-тролейбусного управління існував до 1975 року. Він задовольняв потреби управління в струнобетонних шпалах, залізобетонних опорах для контактної мережі та залізобетонних плитах для замощення трамвайних колій. У зв'язку з інтенсивним розвитком Пуші-Водиці, як курортної зони, завод було ліквідовано.

колії у Святошині на найбільш завантаженій дільниці. Дослідна експлуатація цієї дільниці виявила доцільність широкого застосування таких шпал.

Конструкція струнобетонних шпал пережила ряд удосконалень. Протягом більше двох десятиліть їх використовували при будівництві нових і ремонті існуючих трамвайних колій. У цю справу багато творчих сил доклали інженери В. Путієнко, Г. Рісін, В. Чистов, Ю. Зільбербранд та інші.

Визначним кроком уперед було впровадження автоматичного зварювання рейкових стиків. Для цього на базі вагона МТВ-82 була створена пересувна рейкозварювальна установка з використанням зварювальної машини К-155, сконструйованої Інститутом електрозварювання ім. Є. О. Патона АН України. У розробці установки взяли участь спеціалісти служби колії і заводу ім. Ф. Е. Дзержинського.

В 1967 році рейкозварювальна установка демонструвалась на ВДНГ СРСР і завоювала Диплом виставки, а два її творці В. Путієнко і А. Смоляр, які внесли найбільший вклад у її створення, нагороджені відповідно срібною та бронзовою медалями ВДНГ СРСР.

У подальші роки було виготовлено ще дві такі установки, в яких зварювальна машина була замінена більш потужною К-355. Контактне зварювання рейок повністю себе виправдало, воно міцніше і в два з половиною рази дешевше термітного. Щороку обидві установки зварюють понад 4 тисячі стиків.

В 70-ті роки колійники створили прогресивну конструкцію трамвайних колій на мостах і шляхопроводах, яка значно полегшує наступну заміну рейок. Така конструкція успішно використана на мосту ім. Є. О. Патона, Дарницькому шляхопроводі та інших місцях.

Багато зроблено для механізації важких колійних робіт. Спеціалістами служби колії і заводу ім. Ф. Е. Дзержинського створено цілий ряд зразків спеціальної техніки: вагони-дозатори для транспортування й укладання в колію сипучих матеріалів: поїзд із платформ, обладнаних спеціальними кранами, для перевезення довгомірних рейок та інших матеріалів; пересувні колієремонтні майстерні на базі вагона, обладнані зварювальним агрегатом і підйомним краном з набором колійного інструменту; рейкошліфувальні вагони.

А коли на київську землю звалилось чорнобильське лихо і постало питання про інтенсивне пилопридушення на трамвайних коліях, колійники і заводчани у лічені дні до двох існуючих поливомийних поїздів виготовили ще три.

Наприкінці 1989 року колійники одержали потужний універсальний комплекс УПМ-1, призначений для виконання ремонтних робіт на трамвайних коліях. Він складається з двох базових тягачів на комбінованому дорожньо-рейковому ходу на базі трактора Т-158 і шести навісних блоків для виконання різних операцій: піднімання рейкошпальної решітки і окремих шпал на

баласт; чистове рихтування й піднімання колії; перегонка шпал по мітках і вирівнювання перекошених шпал; розподіл баласту, планування й опорядження баластної призми; очищення від снігу трамвайних колій.

Впровадження комплексу дозволило механізувати трудомісткі процеси на ремонті колій, підвищило продуктивність праці колійників.

У благоустрої трамвайних колій широко застосовують залізобетонні плити, розроблені київськими колійниками В. Чистовим та Ю. Зільбербрандом. Їх конструкція лягла в основу ГОСТ 19231—73 «Плити залізобетонні для покриття трамвайних колій».

Уже в 80-ті роки інженери трамвайно-тролейбусного управління В. Бруевич, В. Путієнко, Л. Драмарацький та М. Савченко розробили конструкцію трамвайної стрілки з подовженим гнучким гостряком. Дослідний зразок її пройшов випробування й виявив високу працездатність і безшумність у роботі. Та на жаль, минають роки, а розмістити замовлення на серійне виготовлення таких стрілок не вдається. Будемо сподіватися, що Держкомітет з житлово-комунального господарства України все-таки вирішить це надзвичайно важливе в наш час питання.

Служба колії нині є індустріальним господарством, що має добре оснащену виробничу базу. Структурно служба розчленована на чотири дистанції, за кожною з яких закріплено 70—80 км колій. Для виконання капітальних і середніх ремонтів колій у складі служби є ремонтна дільниця. Виробнича база служби забезпечує складання рейкошпальних ланок, заготовлення криволінійних елементів колії, колійних перетинів, ремонт стрілочних переводів і усієї колійної техніки.

На кінець 1990 року колійне господарство характеризувалось такими показниками:

Загальна довжина трамвайних колій в одноколійному обчисленні, км	275,9
В тому числі пасажирських, км	243,3
З них:	
прокладених на відокремленому полотні, км	190,5
замощених залізобетонними плитами, км	154,2
Кількість стрілочних переводів, шт.	594
В тому числі на пасажирських коліях, шт.	291
З них:	
автоматизованих	60
обладнаних електрообігрівачами	84
Кількість перетинів	80
Річний обсяг капітального й середнього ремонтів трамвайних колій, млн крб.	1

В цілому господарство утримується в належному стані. Крім уже згаданих, вагомих внесок в успіхи колективу вносять монтери колії М. Левон, Л. Ковальчук, А. Халаберда, слюсар В. Балабей, майстер І. Лемищенко, інженери М. Семена, С. Пекарник, П. Шевчук та інші. Багато з них удостоєно високих урядових нагород.

Енергетичне господарство. Великі зміни відбулися в енергетичному господарстві. За останні 35—40 років транспортна енергетика пройшла шлях від обертових перетворювачів струму до тиристорних випрямлячів.

У перші післявоєнні роки відчувалась нестача потужності тягових підстанцій, на окремих ділянках мережі напруга падала до 280—300 вольт. Будувати нові підстанції ще не було можливості. Тоді енергетики вирішили реконструювати й технічно переоснастити існуючі підстанції. Почалась заміна дизельних установок з обертовими перетворювачами струму більш потужними ртутними випрямлячами. За пропозицією М. Соколова контактна мережа обладнувалась пристроями автоматичного розподілу навантажень між суміжними фідерами різних підстанцій, що значно зменшувало втрати електроенергії. Впроваджені й інші заходи. Все це забезпечило приріст потужності підстанцій до 20 %.

У цей же період були створені механічні майстерні, в яких, крім ремонту спецчастин і деталей контактної мережі, налагоджено виготовлення нових.

За 1959—1965 рр. разом з будівництвом нових ліній було збудовано 20 тягових підстанцій, що практично ліквідувало дефіцит потужності.

Значну роль у покращанні електропостачання відіграли пересувні тягові підстанції. Їх створювали на трамвайних платформах і на автомобільних причіпах. Енергетики Києва, як ніякого іншого міста в світі, набули великого досвіду їх експлуатації. За останні сорок років 10 таких підстанцій використовувались у тридцяти різних випадках.

З 1965 року починається новий етап технічного переоснащення енергосистеми. На тягових підстанціях з'являються перші напівпровідникові випрямлячі ВАК-2000. Їх значні переваги над ртутними (економічні та екологічні) швидко відкрили їм дорогу до широкого впровадження в практику. З'явилися типові проекти тягових підстанцій з напівпровідниковими агрегатами. Усі нові тягові підстанції вже будувались за такими проектами. Паралельно проводилась заміна ртутних випрямлячів на існуючих підстанціях. Практично протягом восьмої п'ятирічки ця робота була завершена. Багато зусиль до її виконання доклали інженери М. Соколов, А. Бородавка, Л. Денисенко, В. Погребняк, А. Сегал, І. Довгалюк, М. Лозовий, В. Забродський, М. Гриценко, майстри І. Булава, В. Алейнов, В. Мищенко та інші.

Соколов Микола Львович (1907—1989) — кадровий електротранспортник, 19 років очолював енергосистему (1952—1971).

Закінчив Київський залізничний електроінститут у 1930 році. З досвідом роботи на залізниці у 1938 році прийшов в енергосистему Трамвайного тресту і почав працювати в відділі контактної мережі.

З перших днів Великої Вітчизняної війни, як і більшість електротранспортників, — в діючій армії, брав участь в обороні Сталінграда, був на радянсько-

ніпоському фронті. Демобілізувався у 1948 році у званні майора й очолював виробничо-технічний відділ енергосистеми.

У 1952 році висунутий на посаду начальника служби. На цій посаді багато зробив для технічного переозброєння енергосистеми. З його безпосереднього участю в короткий строк було замінено ртутні випрямлячі напівпровідниковими; телемеханізовано тягові підстанції; вдосконалено підвіски контактної мережі. Особисто подав кілька цінних раціоналізаторських пропозицій, які сприяли підвищенню надійності електропостачання.

Після досягнення пенсійного віку дав дорогу молодим, сам же продовжував працювати до 1986 року інженером з технічного нагляду за будівництвом тягових підстанцій.

Бойовий і трудовий шлях Миколи Львовича відзначений орденами Червоної Зірки, Вітчизняної війни, «Знак Пошани», багатьма медалями.

Бородавка Анатолій Сильвестрович (1907) — ветеран електротранспорту, один з найдосвідченіших енергетиків.

Закінчив Київський енергетичний інститут у 1932 році. З 1934 року почав працювати в Київському трамвайному тресті інженером технічного відділу.

У 1939 році брав участь у визвольному поході в Західну Україну, в 1941 — в обороні Києва, а пізніше в підпільній групі, очолюваній Г. Шубіним.

Після визволення Києва від німецько-фашистських загарбників працював в енергосистемі старшим інженером, начальником цеху тягових підстанцій і кабельних мереж, заступником начальника служби. Зарекомендував себе спеціалістом екстракласу. Автор багатьох нововведень і наукових статей. Його способи формувки ртутних випрямлячів при каскадному з'єднанні обмоток двох трансформаторів на Всесоюзній конкурс кращих пропозицій з економії електроенергії в 1951 році був відзначений Почесною Грамотою Науково-технічного товариства й грошовою премією.

Алейнов Віктор Михайлович (1923—1990) — висококваліфікований робітник енергосистеми, активний раціоналізатор.

На електротранспорт прийшов у 1943 році після звільнення Києва від окупації німецько-фашистськими загарбниками. Працював електромонтером контактної мережі, устаткування й засобів автоматики на тягових підстанціях.

Завжди творчо ставився до виконання дорученого завдання. Вніс 29 раціоналізаторських пропозицій, направлених на механізацію ручної праці, економію електроенергії, підвищення електробезпеки. Багато з них не втратили актуальності й сьогодні, наприклад: «Комплект схем для визначення місць пошкодження кабелю», «Напівавтоматична установка для перевірки діелектричних рукавиць». «Пристрій для калібрування струму уставок фідерних автоматів» та інші. Економічний ефект від впровадження його раціоналізаторських пропозицій становив 52,5 тис. крб. В трудовому колективі його справедливо називали майстром «золоті руки».

Обирався депутатом міської Ради народних депутатів двох скликань. Нагороджений орденом «Знак Пошани», медалями. Його портрет неодноразово займав місце на Дошці пошани, ім'я занесено в Книгу пошани Міністерства житлово-комунального господарства УРСР.

В процесі освоєння експлуатації нової випрямної техніки між виробничниками Запорізького електроапаратного заводу та енергетиками трамвайно-тролейбусного управління Києва склалися дружні творчі стосунки. Кожна наступна більш досконала модифікація випрямляча проходила дослідну експлуатацію на тягових підстанціях Києва.

Так невдовзі з'явилися випрямні агрегати типу ВАКЛЕ з природним охолодженням. У 1976 році на одній з підстанцій монтується перший тиристорний випрямляч АТДЕ-1000/600, а в 1986 — нова модель тиристорного агрегата ТПЕ-1250/600.

Разом з удосконаленням випрямної техніки вдосконалювались і засоби керування роботою тягових підстанцій. У 1955 році до ладу ввійшла перша автоматизована тягова підстанція — Голосіївська. Це було визначним кроком для підвищення надійності роботи підстанцій та полегшення праці обслуговуючого персоналу. З 1964 року швидкими темпами впроваджується телекерування підстанціями без постійного перебування там обслуговуючого персоналу. Першою телекерованою підстанцією стала Цитадельна. Визріває перспективна схема керування групами підстанцій через районні диспетчерські пункти (РДП). Через три роки кількість телекерованих підстанцій вже зросла до 14. Керування ними здійснювалось із восьми РДП. На кінець 1971 року телемеханізація підстанцій була завершена. Усі 54 наявні на той час тягові підстанції керувались із п'яти РДП. Про ефективність такої роботи переконливо свідчать дані про різке зменшення обслуговуючого персоналу (на одну підстанцію): 1960 рік — 12,3; 1965 — 7,5; 1970 — 3,7; 1975 — 3; 1980 — 2,9; 1985 — 2,3; 1990 — 1,9 чол. А сьогодні вже існує думка про поступове укрупнення РДП і доведення їх кількості до двох — правобережного і лівобережного.

Неперевершеними майстрами впровадження автоматизації телекерування тяговими підстанціями зарекомендували себе інженери П. Сущенко, А. Ситько, М. Кришталь, електромонтери В. Баранецький, В. Воронецький, В. Алейнов, А. Казанський, П. Дитиненко, Л. Харитончук та інші.

Не менш важливим напрямком підвищення ефективності роботи системи електропостачання трамвайного і тролейбусного руху є робота над удосконаленням контактної мережі. У повоєнні роки вона розпочалась із заміни дерев'яних опор залізобетонними. Практичне завершення ця робота мала у 1968 році. Широкого застосування набули восьмигранні опори типу СОК-5, які виготовлялись на власному заводі залізобетонних виробів, а після його ліквідації — на заводах будіндустрії міста.

Одночасно проводилась копінка робота з удосконалення систем технічного обслуговування контактної мережі й оперативного усунення неполадок, що виникають під час руху трамвая і тролейбуса. Результатом такої роботи стало створення і впровадження диференційованої системи технічного обслуговування контактної мережі. Періодичність огляду та ремонтів була поставлена в залежність від факторів, які впливають на стан контактної мережі: інтенсивність руху, енергоємність рухомого складу, конструкція контактної мережі, рельєф траси й стан проїжджої частини вулиць. Це дало можливість більше уваги приділяти тим ділянкам та обладнанню, які працюють з більшим напруженням і перебувають у гіршому технічному стані. Пізніше такий принцип був упроваджений і в технічному обслуговуванні обладнання тягових підстанцій і кабельної мережі.

Була реорганізована також структура ремонтного підрозділу, за якої вся контактна мережа поділена на три експлуатацій-

ні райони. Район виконує всі види оглядів і ремонтів контактної мережі, передбачені системою. У кожному районі створено по кілька спеціалізованих бригад.

Кожна бригада складається з двох електромонтерів. В їхньому розпорядженні є автовишка, шофер якої теж пройшов підготовку для роботи на контактній мережі. На машині завжди є необхідний запас контактного проводу, арматури, деталей, а також необхідний інструмент, засоби безпеки. Роботою бригади керує диспетчер енергосистеми через радіостанцію, встановлену на автовишці. За кожною бригадою закріплюється певна ділянка контактної мережі.

Практика встановила, що найбільш вразливою для пошкодження є тролейбусна контактна мережа. Тому для визначення напрямків її вдосконалення протягом 1970—1972 рр. були проведені експериментальні дослідження взаємодії тролейбусних струмоприймачів з різними елементами контактної мережі.

Ініціатором і виконавцем цієї роботи став молодий інженер І. Денисов. Практичну допомогу йому надав досвідчений енергетик К. Стиренко.

Дослідження виявили недосконалість конструкції стрілочних вузлів та вузлів перетинів проводів, а також підтвердили найкращу надійність поздовжньо-ланцюгової системи підвіски.

Після цього підвіска тролейбусної мережі за короткий час була переведена на поздовжньо-ланцюгову систему, а І. Денисов взявся за вдосконалення спецчастин. У творчій співдружності з В. Антоненком, З. Онищенко та М. Береговським в короткий строк було створено цілий ряд стрілок і перетинів. Так, у 1974 році з'являється нова конструкція універсального тролейбусного перетину, в наступному році — східного стрілочного вузла, в 1979 — асиметричного керованого стрілочного вузла, а в 1981 — трамвайно-тролейбусного перетину під кутом від 25 до 70° та асиметричного східного стрілочного вузла.

Конструкції керованих і східних стрілочних вузлів, створених у Києві, лягли в основу їх серійного виготовлення на Донецькому заводі «Ремкомунелектротранс».

Нині на контактній мережі міста використовують лише вдосконалені спецчастини. Порівняно з 1974 роком, коли впровадження нових спецчастин тільки починалось, кількість пошкоджень в зоні спецчастин зменшилось у 5,7 раза.

На кінець 1990 року енергосистема характеризувалась такими показниками:

Загальна довжина контактної мережі в однопроводному обчисленні, км	921,2
В тому числі:	
трамвайної	285,4
тролейбусної	635,8
Кількість тягових підстанцій, шт.	75
Загальна встановлена потужність тягових підстанцій, тис. кВт	241,8
Довжина кабельної мережі, км	838,1
Витрата електроенергії, тис. кВт-год	299942,3

Починаючи з 1978 року в енергогосподарстві проводилась робота по створенню та вдосконаленню норм часу й розцінок на всі види робіт з технічного обслуговування і ремонту обладнання контактної та кабельної мереж, устаткування тягових підстанцій, пристроїв телемеханіки, автоматики і захисту, а також на електровимірювальні роботи, виготовлення спецчастин та інших виробів. Практичне втілення цієї роботи відбулось протягом 1984—1986 рр. при переведенні усіх виробничих ділянок на нову форму організації праці — колективний підряд.

Енергогосподарство сьогодні — найбільш передова, технічно оснащена й організаційно досконала служба трамвайно-тролейбусного управління.

Зв'язок. Вдосконалення засобів зв'язку, впровадження автоматизованих систем керування рухом транспорту та обчислювальної техніки викликали потребу у виникненні в 1973 році спеціального підрозділу — експлуатаційно-технічного вузла зв'язку та сигналізації. Він був створений на базі дільниці зв'язку, яка існувала в енергогосподарстві. Очолив вузол висококваліфікований творчий інженер В. Щелкунов.

Протягом 70-х років на всіх підприємствах було встановлено автоматичні телефонні станції, прокладено сотні кілометрів кабелів і організовано диспетчерський зв'язок між центральною диспетчерською й усіма підприємствами, службами та лінійними диспетчерськими.

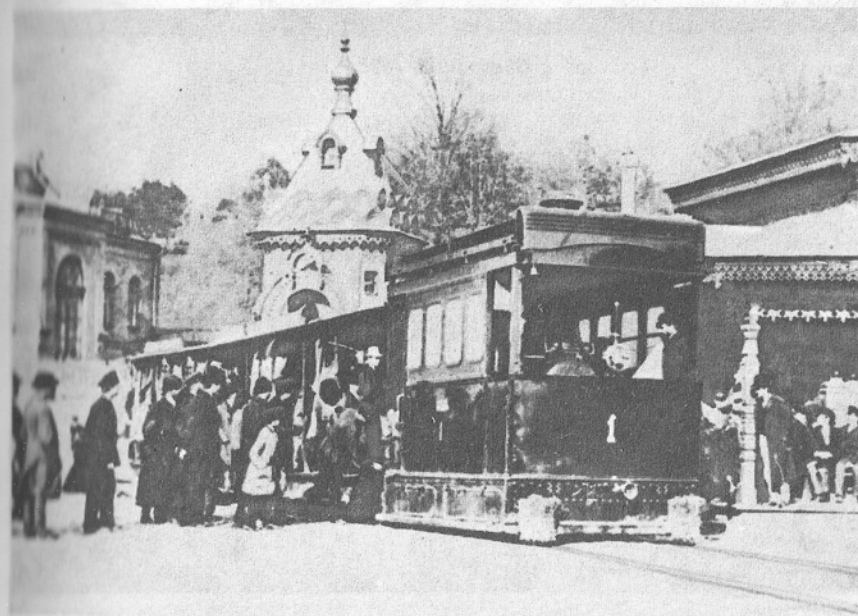
Для інформування пасажирів у салоні рухомої одиниці було створено напівавтоматичний радіоінформатор. Спочатку ними обладнувався рухомий склад, який працював на зразкових маршрутах міста, а поступово це поширилось на всі маршрути. Тепер радіоінформатори вже виготовляються промисловістю.

Великий обсяг роботи цій службі додає введення в експлуатацію лінії швидкісного трамвая. На спеціалістів служби була покладена технічна експлуатація всього обладнання системи автоматичної локомотивної сигналізації та автоматичного регулювання швидкості руху поїздів. Система включає в себе станційну апаратуру й лінійне обладнання, а також апаратуру, яка монтується на головному вагоні кожного поїзда. Для обслуговування вагонної апаратури була створена спеціальна лабораторія, що постійно працює в депо ім. Т. Г. Шевченка. Станційна апаратура змонтована на станції «Площа Перемоги» й теж обслуговується спеціальною лабораторією.

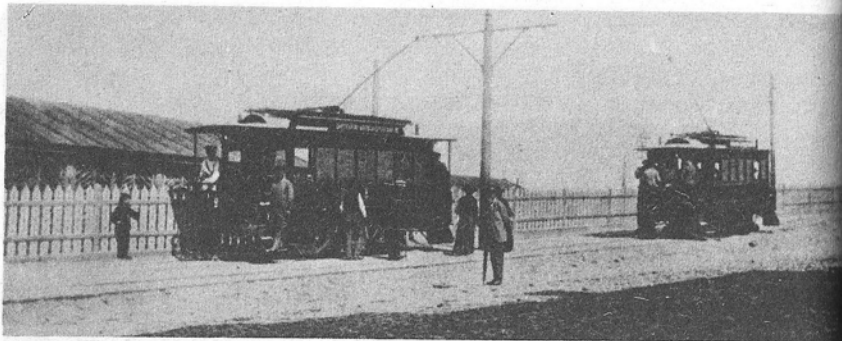
Автоматизація керування роботою транспорту з року в рік розширює свою географію. Нині на маршрутах Лівобережжя діє автоматизована система «Курс-1», запозичена у волоградців. На ряді тролейбусних маршрутів (16, 18, 23) упроваджена автоматизована система контролю за рухом, розроблена Науково-дослідним і конструкторсько-технологічним інститутом міського господарства (Київ). На тролейбусних маршрутах, які обслуговують лівобережні райони (29, 30), випробовується двосторонній розмовний зв'язок лінійного диспетчера з рухомими



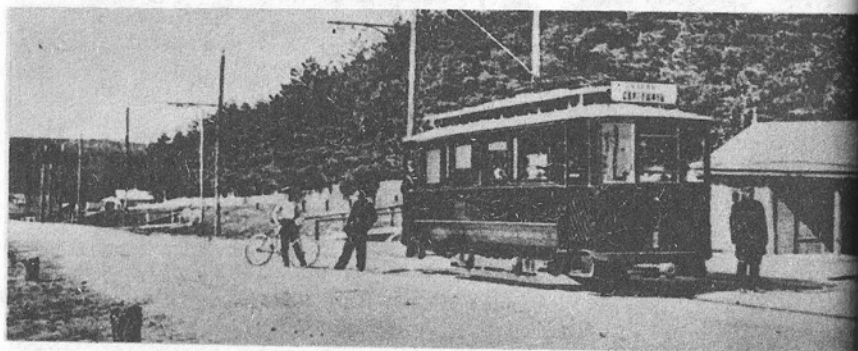
Конка на вул. Володимирській біля Університету. 1891.



Паровий трамвай на Хрещатику. 1891.



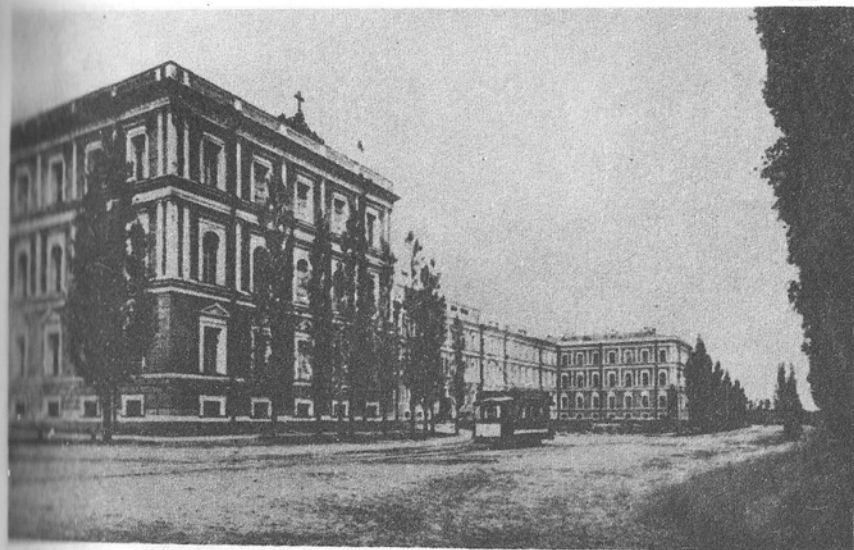
Перший електричний трамвай на Олександрівському узвозі (нині Володимирський узвіз). 1892.



Трамвай у Святошині. 1898.



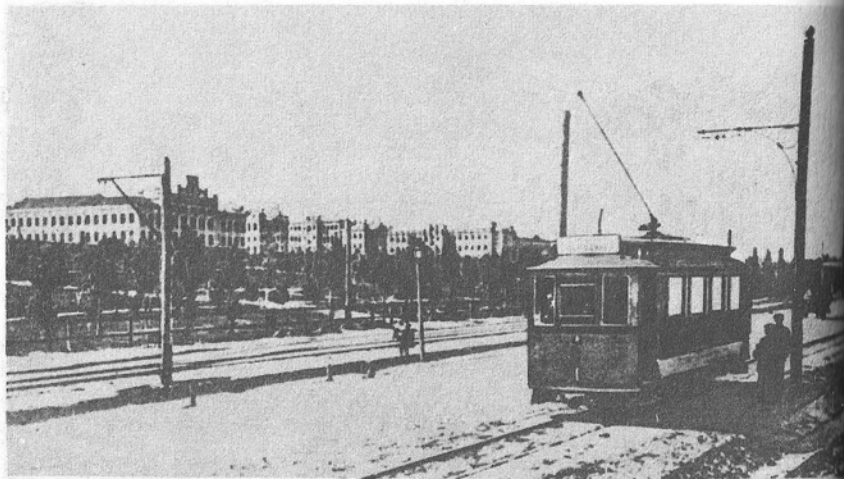
Відокремлена траса електричного трамвая на Олександрівському узвозі. 1894.



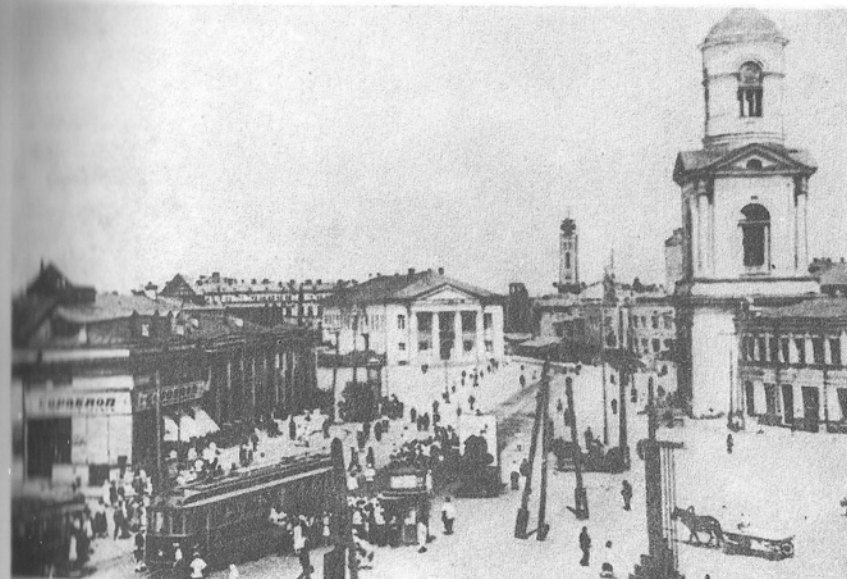
Трамвай на Кадетському шосе (нині Повітрофлотський пр.). 1895.



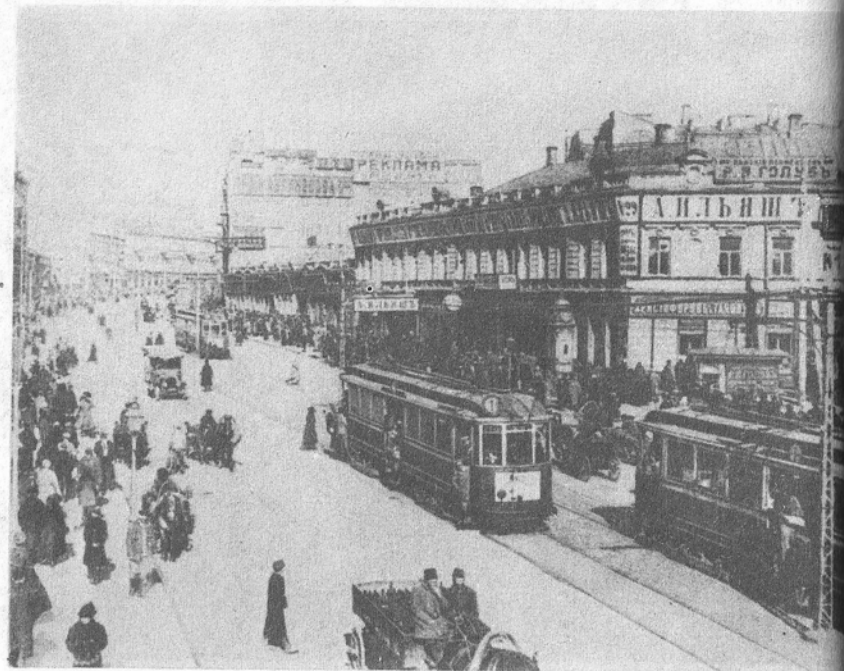
Трамвай на Хрещатику в районі Бессарабської площі. Кінець XIX ст.



Трамвай у районі Політехнічного інституту. 1899.



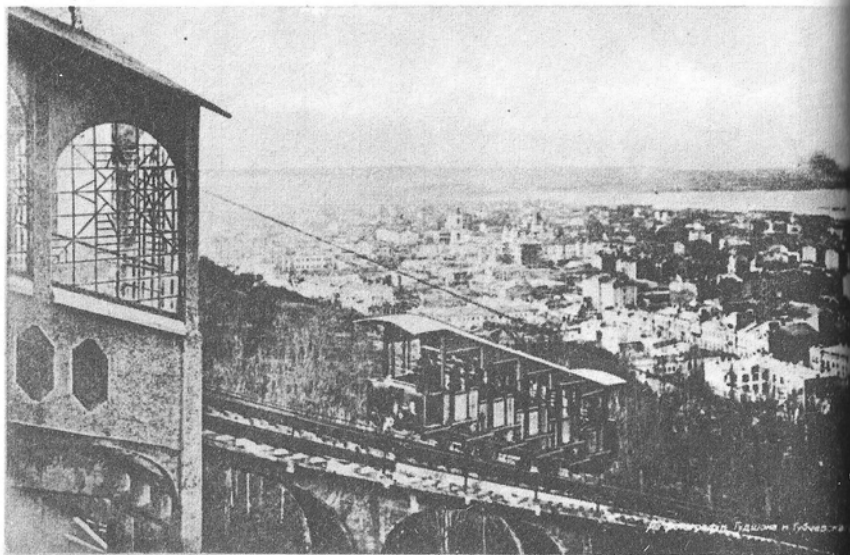
Трамвай на Подолі. Контрактова площа. Початок XX ст.



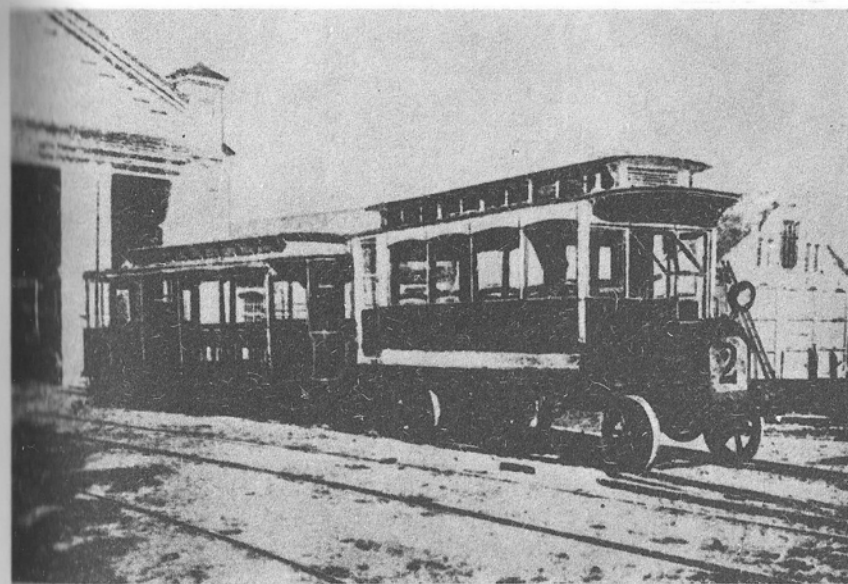
Перші чотирирівнісі трамвайні вагони на Хрещатику. Початок XX ст.



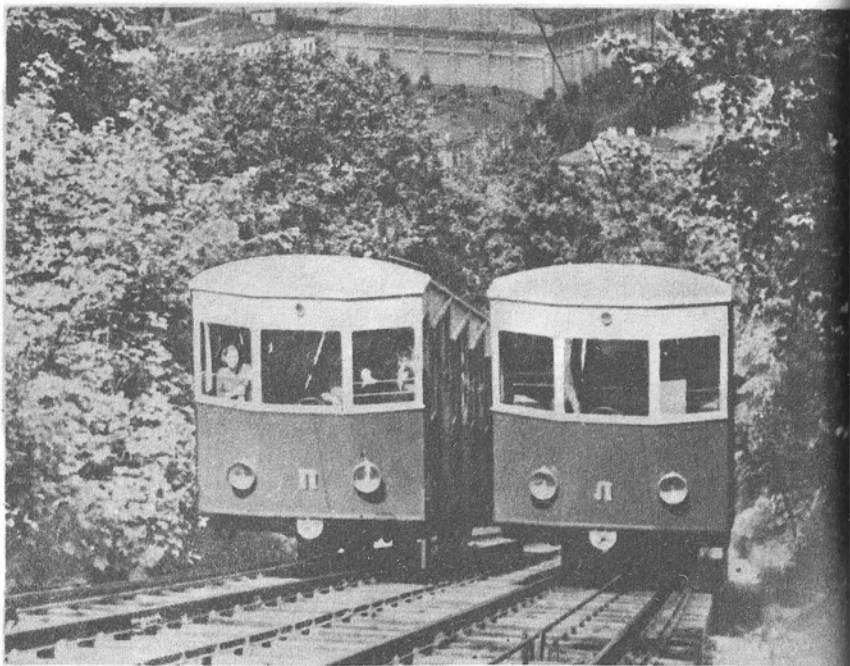
Лук'янівська трамвайна лінія (Київська Швейцарія). 1904.



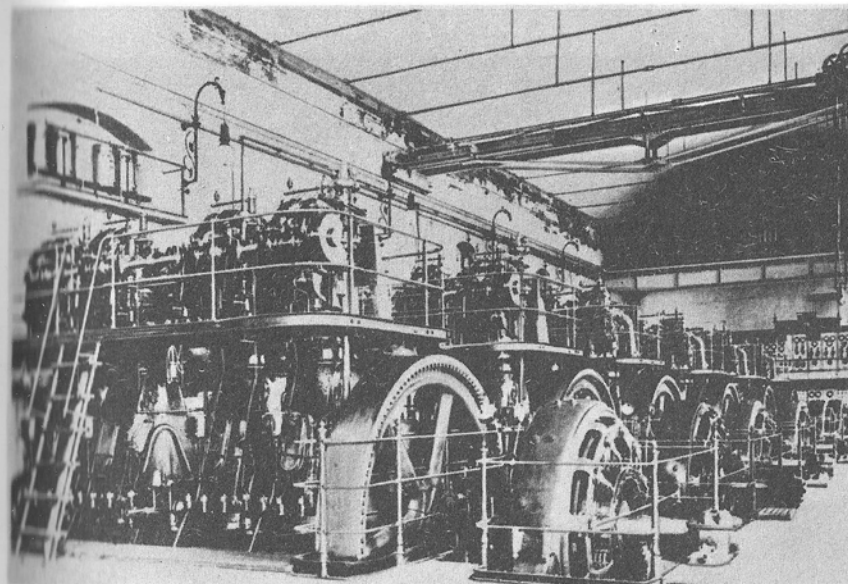
Михайлівський підйом (фунікулер). 1905.



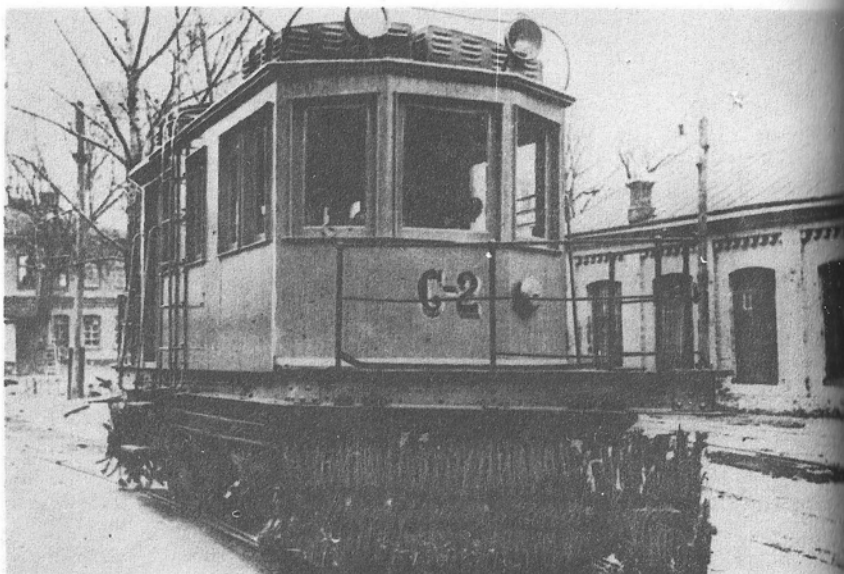
Поїзд автотрамвая. 1912.



Вагони фунікулера після його першої реконструкції. 30-і роки.



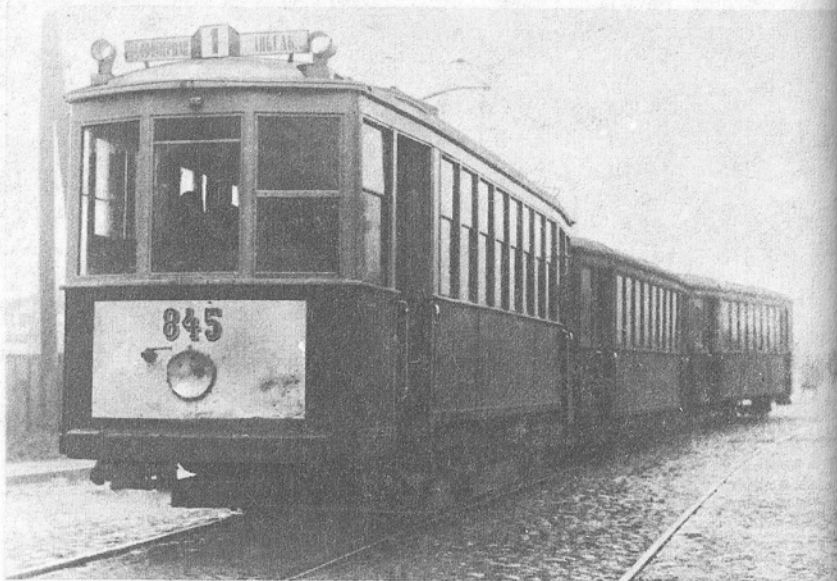
Машинний зал Центральної дизель-моторної електростанції. Тут Я. Гаккель вивчав передачу крутного моменту на генератори. 20-і роки. Фото з архіву німецької фірми «МАН» (Друкується вперше).



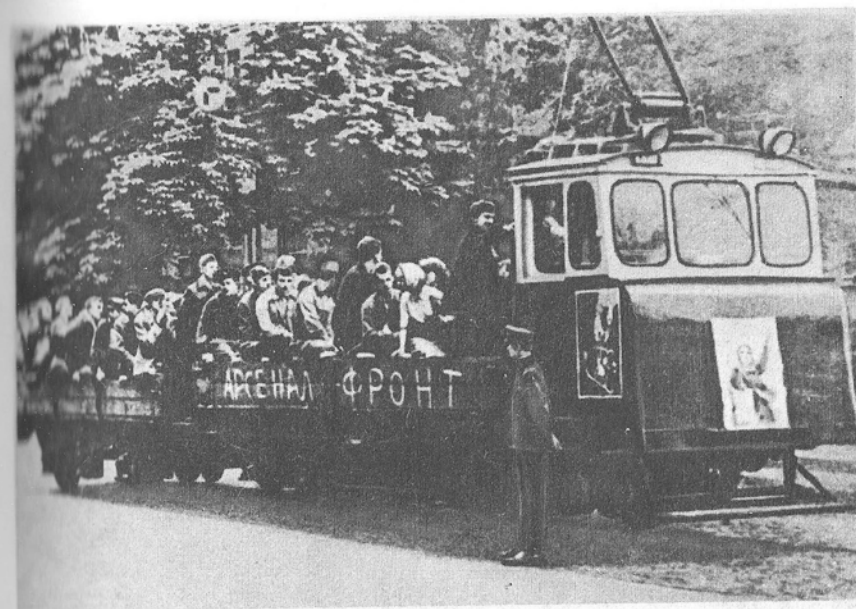
Снігоочисник конструкції трамвайного заводу ім. Т. Домбала. 1926.



Спортивний літак «Київський трамвайник», побудований на кошти Трамвайного тресту для занять молоді в гуртках Осоавіахім. Кінець 30-х років (Друкується вперше).



Такі трамвайні вагони (моторні й причіпні) почав виготовляти завод ім. Т. Домбала в 30-і роки. Перший тривагонний поїзд.



Трамваєм на оборонні рубежі міста. Вересень 1941.



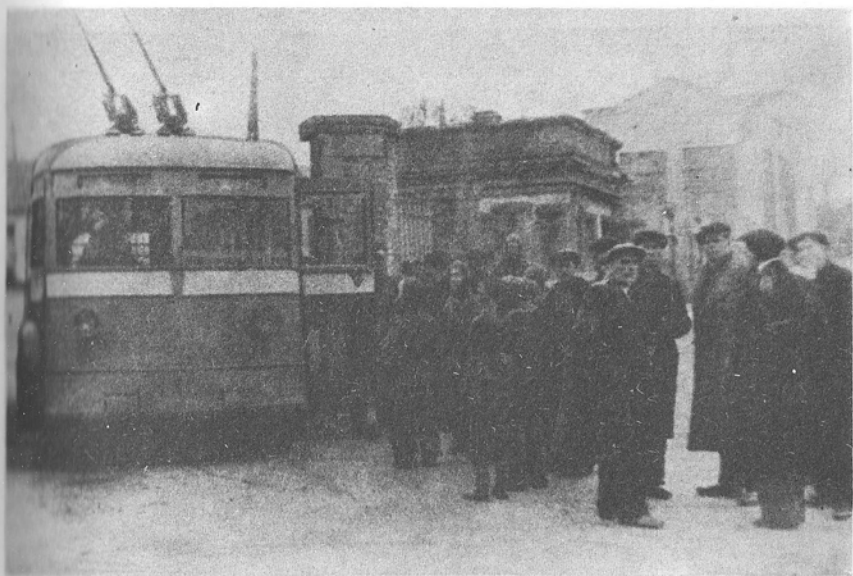
Такий вигляд мав Хрещатик після звільнення міста від німецько-фашистських загарбників. 1943.



Вивезення уламків зруйнованих будинків Хрещатика спеціальними трамвайними платформами. 1944.



Перший суботник на руїнах Хрещатика. 1944.



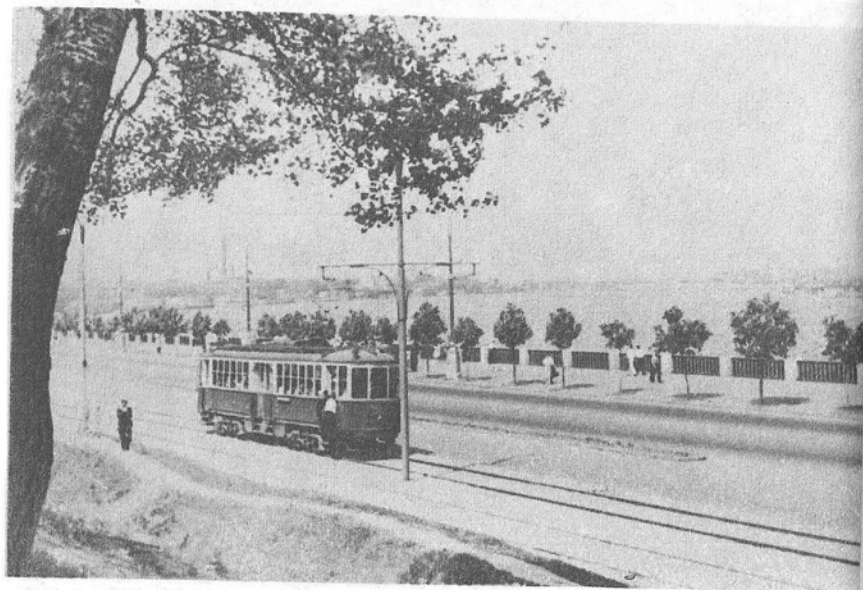
Випуск на лінію першого тролейбуса після звільнення міста від німецько-фашистських загарбників. 5 листопада 1944.



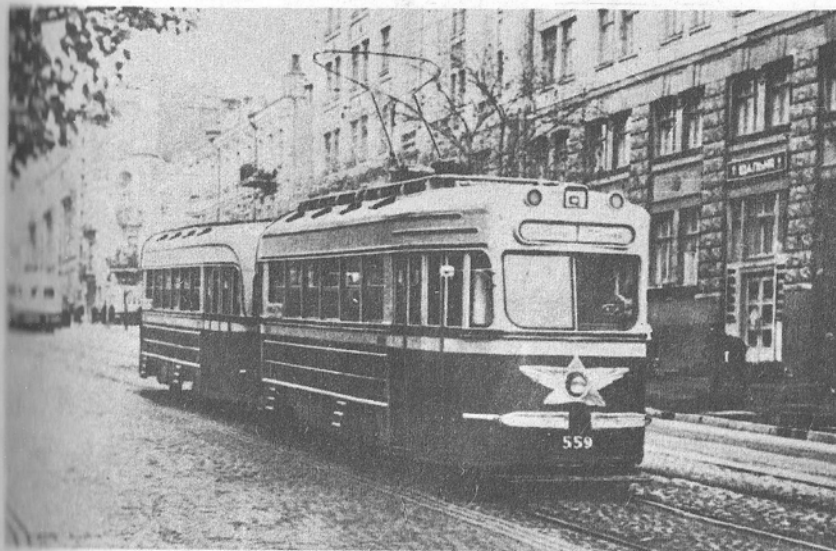
Тролейбус ЯТБ-4 на Хрещатику. 1945.



Трамвайна лінія, прокладена по мосту ім. Є. О. Патона, значно покращила транспортне сполучення між право- і лівобережною частинами міста. 1954.



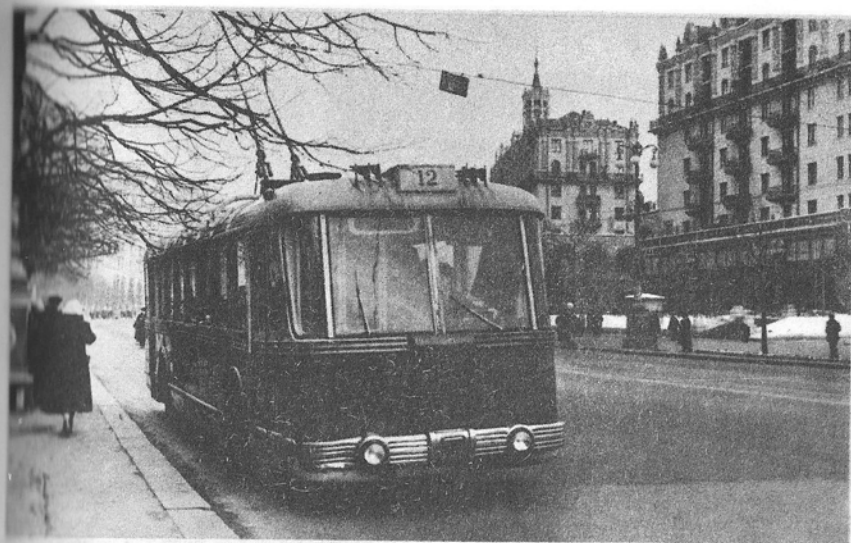
Трамвай на набережній Дніпра. 1955.



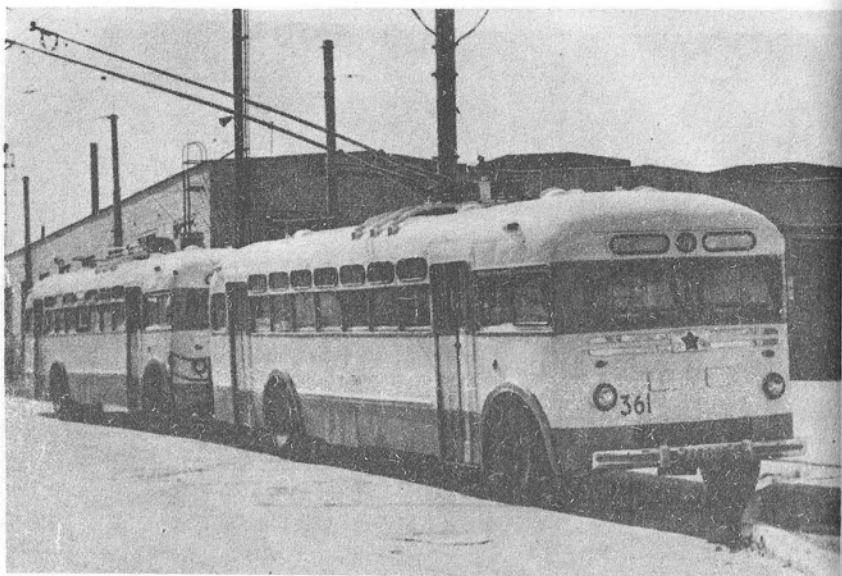
Трамвайний поїзд із вагонів КТМ-1 і КТП-1 на вул. Саксаганського. 1957.



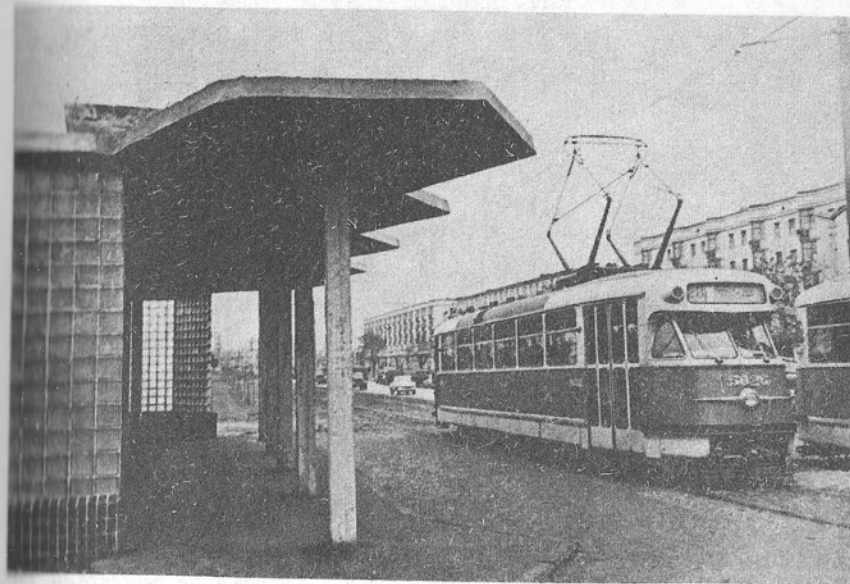
Тролейбуси МТБ-82 на Хрещатику. 1958.



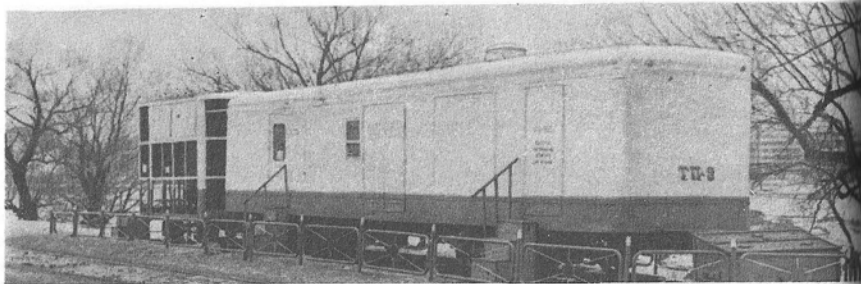
Тролейбус «Київ», виготовлений заводом електротранспорту ім. Ф. Е. Дзержинського, на Хрещатику. 1959.



Перший в світі експериментальний поїзд із тролейбусів МТБ-82, створений у Жовтневому депо. 1966.



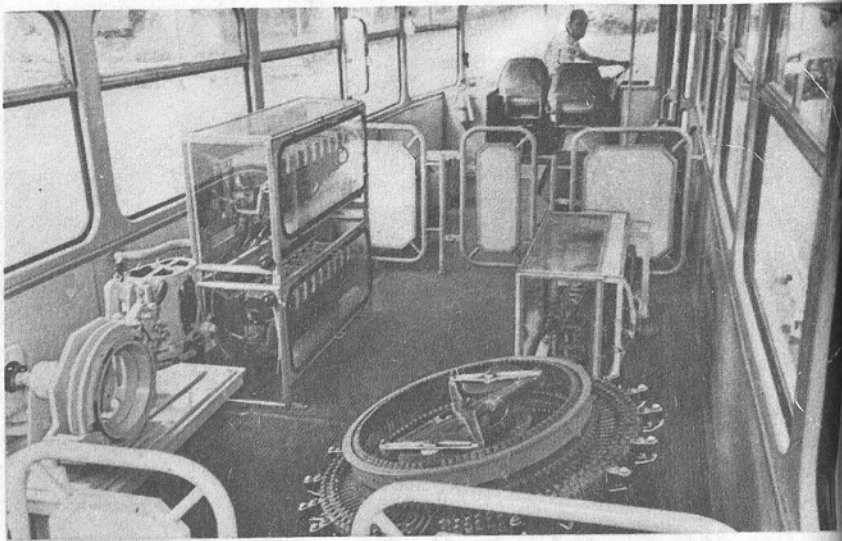
Трамвайний вагон Т-2 на просп. Возз'єднання. 1962.



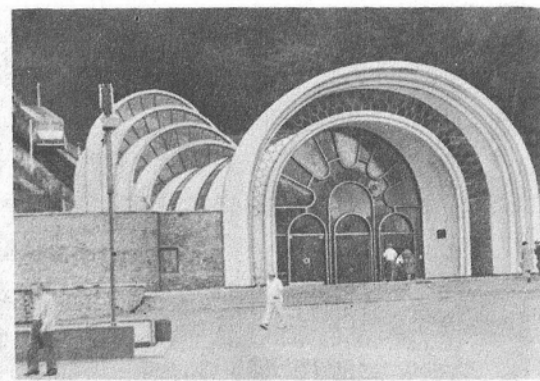
Пересувна тягова підстанція, створена на базі чотиривісного трамвайного вагона. 1965.



1-е тролейбусне депо. Бригада зразкового агрегатного відділення. На передньому плані справа кавалер ордена Леніна, заслужений раціоналізатор УРСР М. Коноваленко. 1988.



Салон учбового вагона Т-3 з дублюючими агрегатами, об'єднаний у Дарницькому депо. 1967.

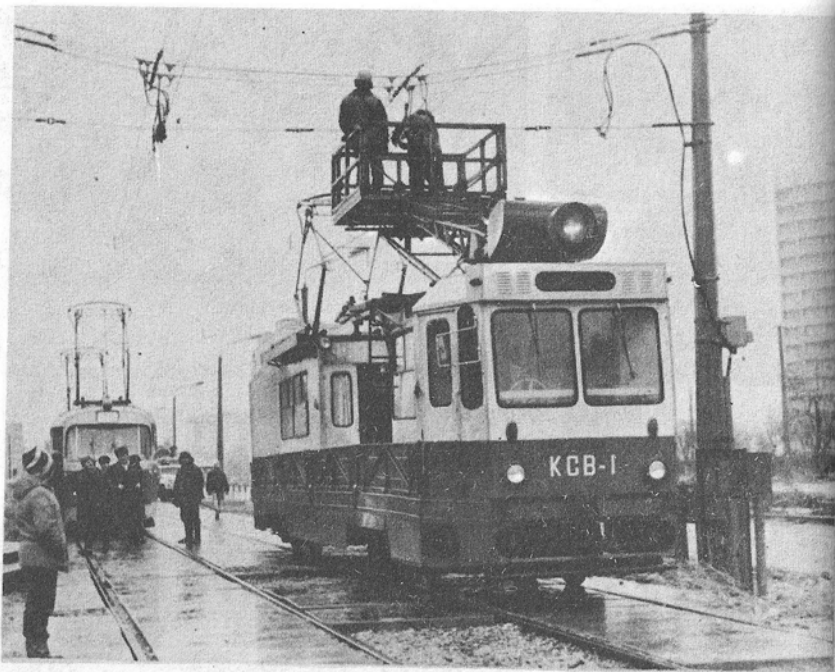


Вагони фунікулера після другої реконструкції. 1959.

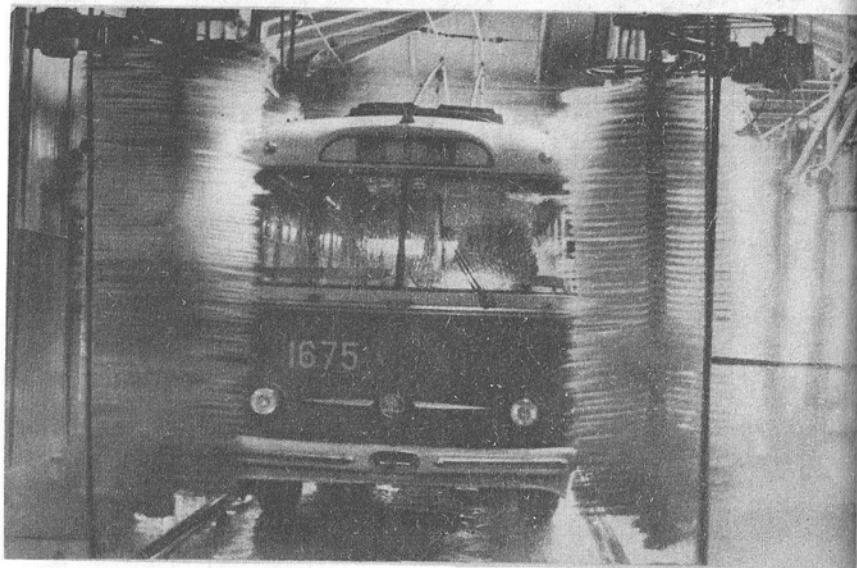
Нижня станція фунікулера після його третьої реконструкції. 1985.



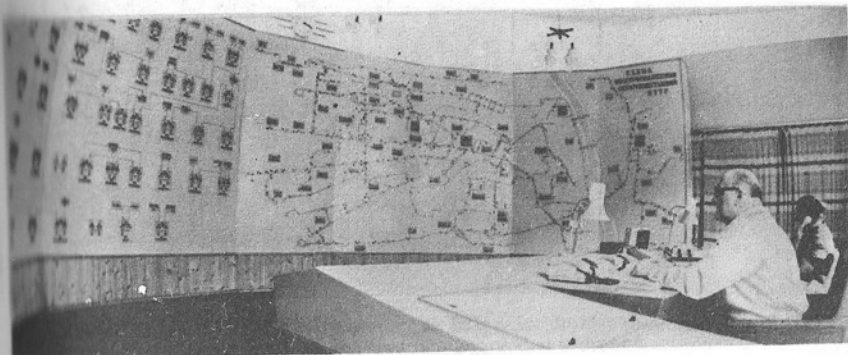
Автоматичне зварювання рейкових стиків за допомогою машини К-155. 1967.



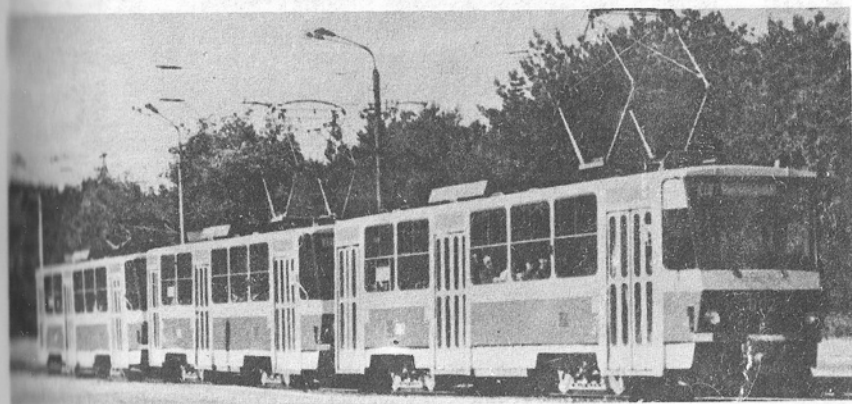
Останні приготування перед пуском трамвая на Харківський житловий масив. 1987.



Механізоване миття рухомого складу, впроваджене в усіх депо на початку 70-х років.



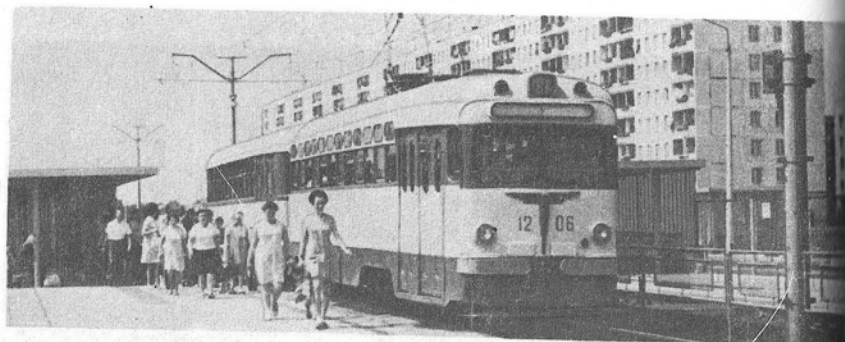
Центральний диспетчерський пункт керування роботою тягових підстанцій після реконструкції. 1982.



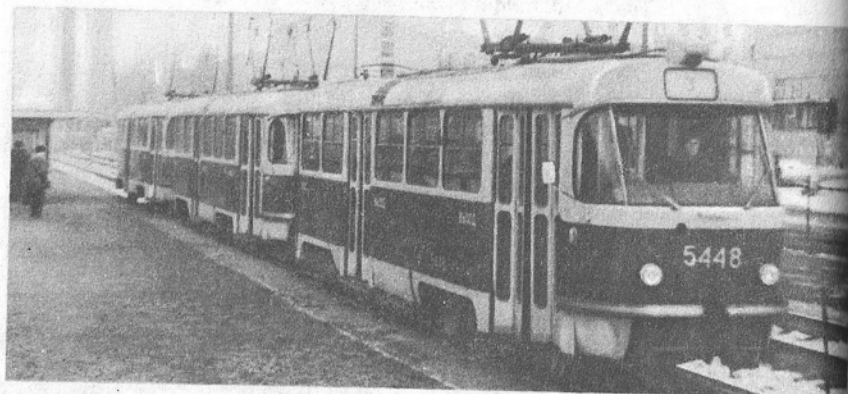
Трискладовий трамвайний поїзд із вагонів Т-3М. 1985.



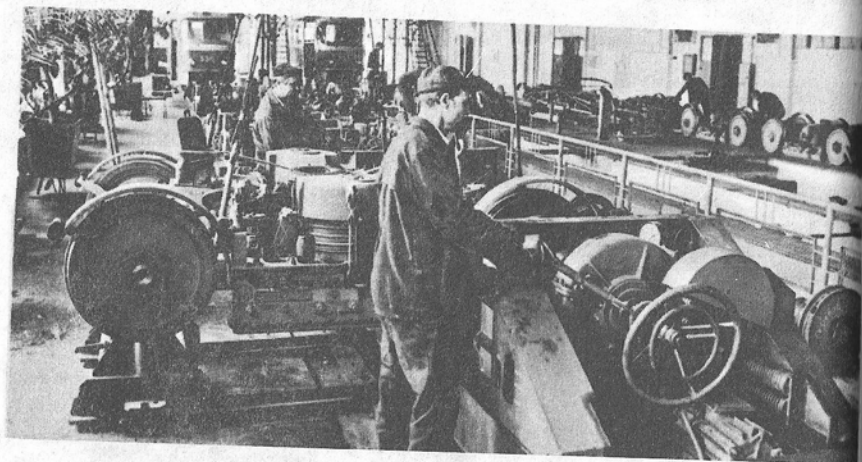
Тролейбус 14Тр на Печерську. 1984.



Трамвайний поїзд із вагонів КТВ — КТП, виготовлених на заводі електротранспорту ім. Ф. Е. Дзержинського, на житловому масиві Микільська Борщагівка. 1974.



Трискладовий поїзд із вагонів Т-3 на лінії швидкісного трамвая. 1978.



Дарницьке трамвайне депо. Відділення з ремонту візків. На передньому плані верстат для розбирання й складання гумованих трамвайних коліс. 1978.



Поїзд із тролейбусів 9Тр на вул. Червоноармійській. 1976.



Київ приймає 5000-й тролейбус, поставлений фірмою «Шкода». Символічний ключ від ювілейного тролейбуса було вручено водієві В. Олейникову. 1979.



Вимірювальна лабораторія контактної мережі трамвая на просп. Возз'єднання. 1971.



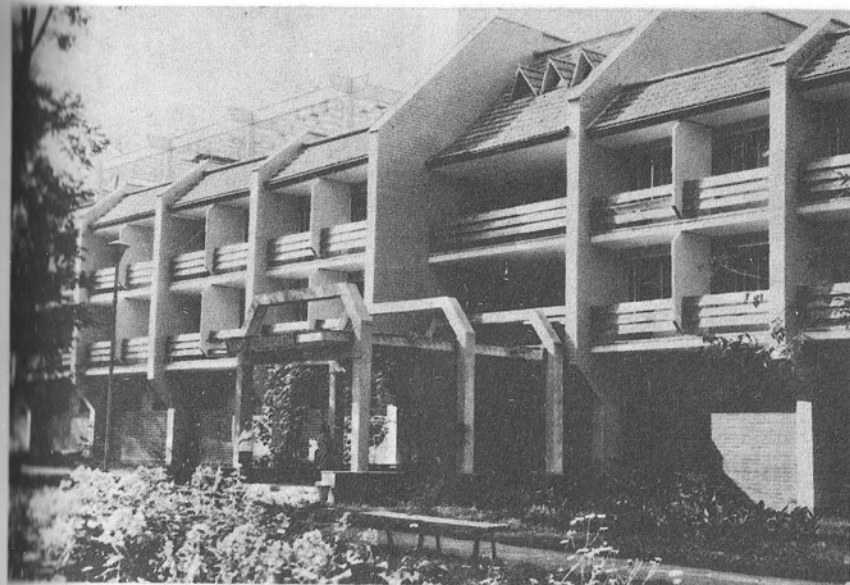
Тролейбусні поїзди на пл. Жовтневої революції (нині Майдані Незалежності). 1985.



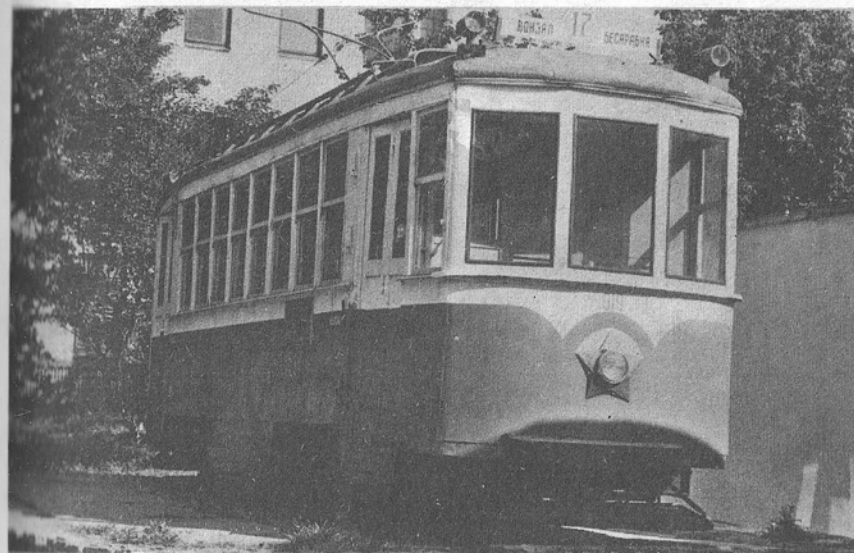
Тролейбус ДАК-217Е на житловому масиві Вигурівщина Троєщина. 1989.



Тролейбус «Київ-11» у пробній поїзді. 1991.



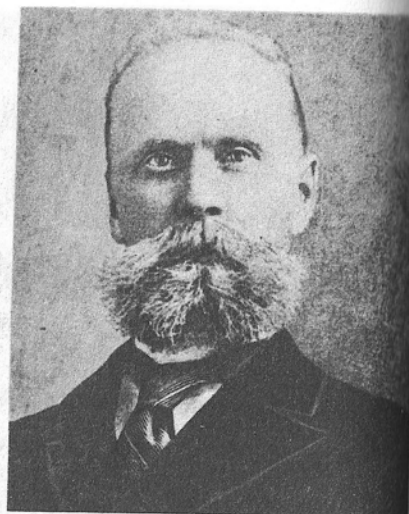
Санаторій-профілакторій електротранспортників у Пущі-Водиці. 1990.



Музейний експонат — відновлений трамвайний вагон серії «К», встановлений на п'єдесталі біля прохідної депо ім. Л. Б. Красіна. 1986.



А. Струве, інженер,—будівельник Київського трамвая. Кінець XIX ст.



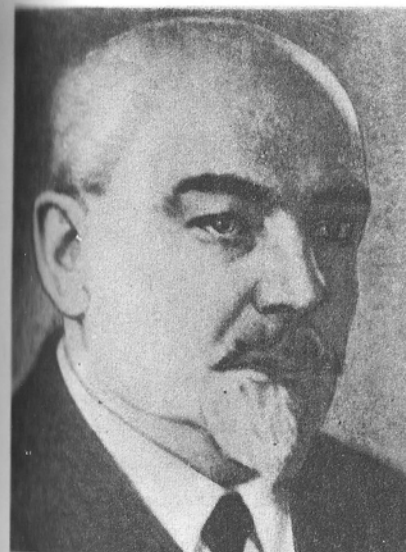
В. Первенко, технічний керівник будівництва першого електричного трамвая. 20-і роки (Фото друкується вперше).



Буржинський, один з перших вагоноводів, а пізніше викладач-інструктор. 1906 (Фото друкується вперше).



О. Ретинецький, один з перших вагоноводів, допомагав неписьменним товаришам навчитись читати. 1909.



Я. Гаккель, технічний директор Київського трамвая у 1918—1921 рр. Кінець 30-х років.



Г. Колешко, вагоновод Кузнечного парку з 1902 року, один з організаторів боротьби за права трамвайників. У кінці 20-х років був обраний головою міського комітету профспілки трамвайників. 1915.



Група трамвайників біля відремонтованого під час одного з перших суботників вагона в Головних трамвайних майстернях. Серед них О. Капустинський, В. Проскурін, М. Полякевич, К. Сивоха, П. Калач, Д. Федотов, М. Смирнов та інші. 20-і роки.



Ю. Воробйов, керуючий комунальним трамваем. 1925.



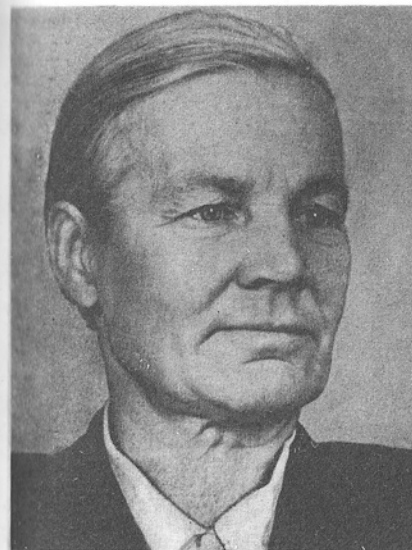
І. Чепелевич, представник династії трамвайників. Пройшов шлях від учня слюсаря Кузнечного парку до голови міського профспілки трамвайників. Кінець 50-х років.



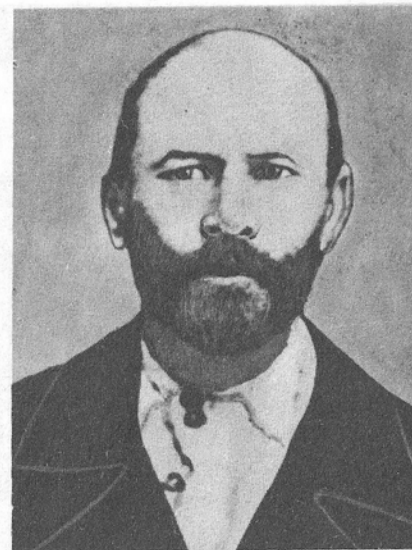
Т. Астахов, один з керівників відбудови колійного господарства після громадянської війни. Фото 60-х років.



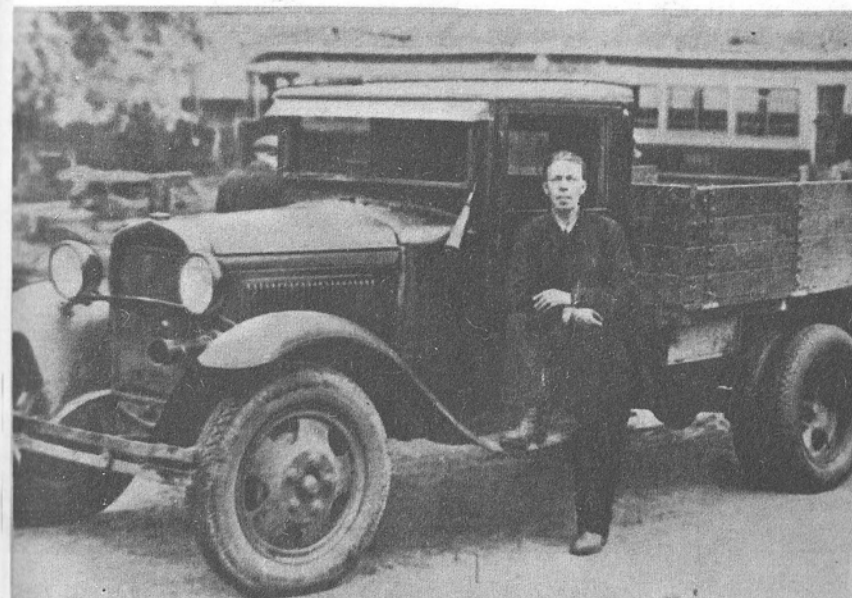
С. Массар, новатор, ініціатор нововведень у колійному господарстві. 1956.



Ф. Коваль, перша жінка-вагоновод. Фото 50-х років.



Ф. Іванов, столяр Головних трамвайних майстерень, перший комісар київського трамвая. 1917.



С. Лебедев, один з перших водіїв автобуса, які обслуговувались у парку ім. В. І. Леніна. 1928.



С. Ребенок, перший директор тролейбусного парку. 30-і роки.



П. Тимченко, комірник заводу електротранспорту, член підпільної організації «Смерть німецьким окупантам», загинув у гестапо. Кінець 30-х років.



К.-Тимченко, член підпільної організації «Смерть німецьким окупантам», господиня конспіративної квартири, загинула в гестапо. Кінець 30-х років.



Першопрохідники тролейбусних трас (зліва направо): стоять — водії М. Савченко і Г. Смолін, слюсар Д. Федоренко; сидять — водії Л. Бокач і І. Чешко, кондуктор Б. Дудкіна. Кінець 30-х років.



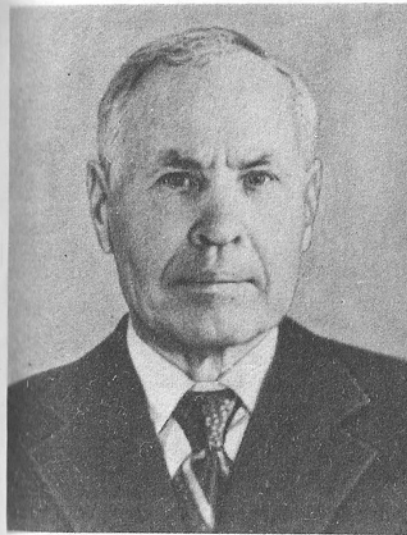
Б. Венеракі, головний інженер заводу електротранспорту, член підпільної групи Шубіна. 1966.



С. Ребров, професор Київського політехнічного інституту, один з організаторів тролейбусного руху в Києві. 1970.



П. Макаренко, очолював трамвайно-тролейбусне управління протягом 1952—1961 рр. Кінець 50-х років.



М. Ольшанський, головний інженер трамвайно-тролейбусного управління протягом 1944—1972 рр., заслужений працівник транспорту УРСР. 1972.



В. Степанова, перша жінка-водій тролейбуса, нагороджена орденом Трудового Червоного Прапора. 1971.



Випускники Харківського інституту інженерів комунального будівництва (різних поколінь) — учасники Всесоюзної науково-технічної конференції електротранспортників біля Будинку культури трамвайно-тролейбусного управління. 1967.



Головний лікар санаторію-профілакторію 1-го тролейбусного депо Є. Чорнобильська веде обстеження пацієнта. 1986.



Є. Жигайло, кращий водій тролейбуса. 1978.



О. Малишенко, кращий начальник маршруту Жовтневого депо, заслужений працівник транспорту УРСР. 80-і роки.



В. Пересунько, кращий водій Дарницького депо, депутат Київської Ради народних депутатів готується до виїзду на лінію. 1978.



В. Божко, кращий водій Дарницького депо, кавалер орденів Трудового Червоного Прапора та Трудової Слави 3-го ступеня. 70-і роки.



С. Парамей, водій депо ім. Т. Г. Шевченка, перший серед столичних електротранспортників нагороджений орденом Леніна. 1970.



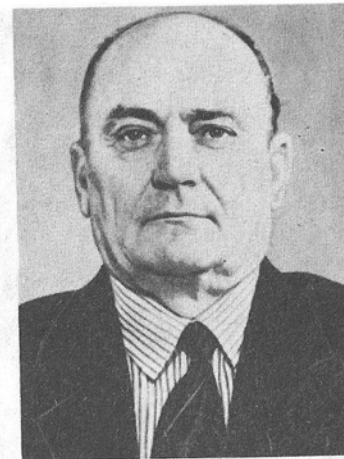
*Начальник Київського трамвайно-тролейбусного управління
В. Дьяков. 1977.*



*І. Кацов, начальник Дарницького трамвайного депо протя-
гом 1959—1988 р.р. заслужений працівник транспорту УРСР,
70-і роки.*



*В. Мірошниченко, кращий водій депо ім. В. І. Леніна,
заслужений працівник транспорту УРСР. Початок 80-х ро-
ків.*



*В. Путієнко, начальник служби колії з 1961 року, заслу-
жений працівник транспорту УРСР. 1990.*



*Кращі будівельники трамвайної лінії на житловий масив
Оболонь (зліва направо): П. Лубчук, С. Бабиц, М. Бонда-
ренко, Д. Шелест. 1975.*



Куточок читального залу бібліотеки Будинку культури. 1989.



Начальник трамвайно-тролейбусного управління С. Бейкул (справа) приймає Диплом ВЦРПС, яким нагороджено колектив за високі показники з механізації ручної праці. 1986.

Головний інженер трамвайно-тролейбусного управління В. Бруевич (зліва) вітає начальника енергоспостереження В. Погребняка з присвоєнням йому почесного звання заслуженого працівника транспорту УРСР. 1986.

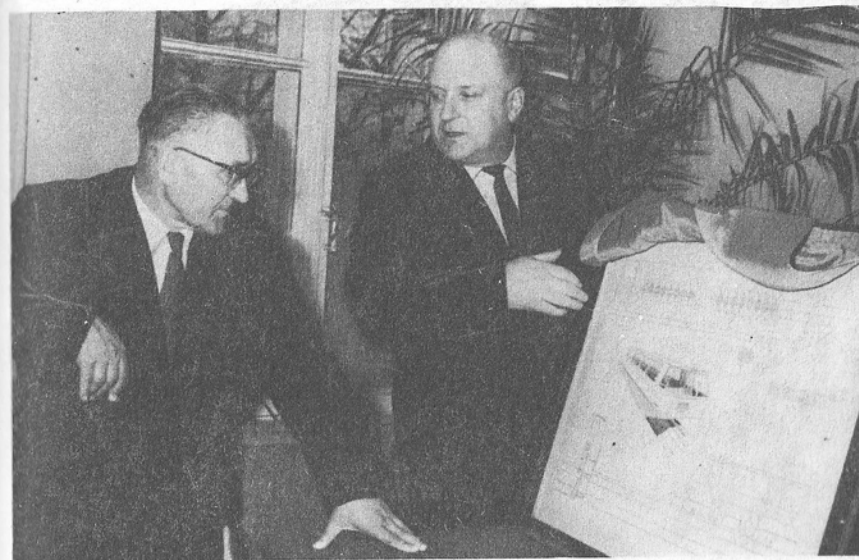


Ветерани троллейбусного руху в місті під час відзначення його піввікового ювілею (зліва направо): водій Л. Бокач та слюсарі-складальники перших троллейбусів Т. Фурман і В. Джурило. 1985.



Актив редакції газети «Київський електротранспорт» за складанням плану ювілейного номера (зліва направо): А. Щегельський, К. Брамський, Я. Шапочка (редактор), Т. Васюк, Г. Ольшанецький, А. Немировський та М. Литвин. 1981.

Директор заводу електротранспорту Г. Іжеля знайомить лектора товариства «Знання», генерал-лейтенанта у відставці В. Васильєва, з перспективними розробками перед його виступом в колективі заводчан. 1969.





Кавалер ордена Леніна П. Костюченко виводить з воріт заводу відтворений трамвайний вагон зразка 1892 року. 1986.

Ветерани 1-го тролейбусного депо (зліва направо): М. Павленко, С. Сюськін, М. Трухан, О. Шкандевич, В. Гребенюк, Т. Омельчук, Г. Логазько та заслужений працівник транспорту УРСР В. Сидорук біля відновленого тролейбуса МТБ-82. 1985.



Пам'ятний знак працівникам депо ім. В. І. Леніна, які загинули в роки Великої Вітчизняної війни, встановлений до 40-річчя визволення Києва від німецько-фашистських загарбників (арх. О. Стукалов, скульп. Н. Дергус). 1990.



Громадянська панахида по електротранспортниках, що загинули під час куренівської катастрофи, на території трамвайного депо ім. Л. Б. Красіна. 1991.



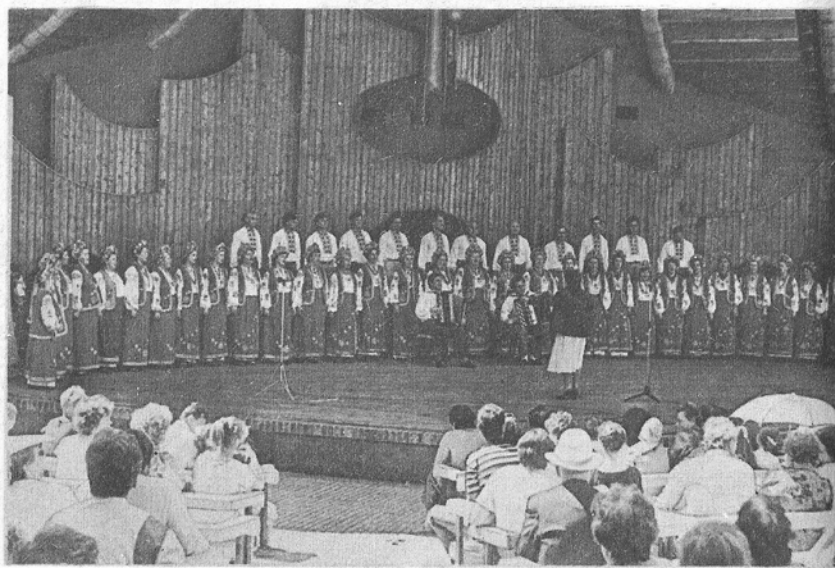
Дитячий ансамбль скрипалів Будинку культури трамвайно-тролейбусного управління. 1989.



На сцені дитяча танцювальна група Будинку культури управління. 1989.



Український народний хор Будинку культури трамвайно-тролейбусного управління виступає в День Києва. 1990.



одинацями по контактних проводах. Ця новинка запозичена в житомирських колег.

Широке впровадження на транспорті електронно-обчислювальної техніки спонукало до створення власного обчислювального центру. Спочатку він розташувався в одній з будівель на території трамвайного депо ім. Т. Г. Шевченка, а згодом — на новій матеріальній базі — на станції швидкісного трамвая «Площа Перемоги». Його матеріальну базу складають машини як вітчизняного виробництва, так і імпорتنі: вісім машин IBM PC AT, дві — «Роботрон 1715», дві — СМ 1800 і одна — «Нейрон І9 61». У створення обчислювального центру і вдосконалення його роботи багато зусиль доклав тодішній заступник начальника служби вузла, а нині начальник служби автоматики і зв'язку М. Гузенко.

З часу створення служби плідно працюють на різних виробничих ділянках її ветерани: В. Семененко, М. Дегтяр, О. Махinya, В. Лагутенко, В. Калитюк, В. Плющук, В. Попович, П. Терещенко.

Тарифи і прибутки. Важливим процесом, який формує прибутки від транспортної роботи, є збирання проїзної плати. На протязі вікового періоду він перетерпів багато змін і вдосконалень. А оскільки в попередніх розділах ця тема не висвітлювалась зовсім, почнемо з минулого століття.

Договором від 1889 року була встановлена система дільничних тарифів, яка передбачала оплату першої дільниці — 5 коп. і кожної наступної — 3 коп. Учням шкіл, студентам і солдатам був установлений пільговий тариф — 3 коп. за кожну дільницю. Розчленування маршрутів на дільниці обумовлювалось договорами між Товариством міської залізниці і міським управлінням. Середня довжина тарифної дільниці становила близько 2,3 км.

До 1906 року на кожному маршруті діяв свій квиток з надрукованою на ньому назвою маршруту. При значному збільшенні маршрутів це робити стало не вигідно. Тоді було введено для всіх маршрутів однотипні квитки.

З 1914 року почалось підвищення тарифу, коли він був збільшений на одну копійку для покриття видатків міста на воєнні потреби.

З 1918 року тариф на проїзд у трамваї встановлювався залежно від курсу карбованця. У 1922 році для обслуговування робочого населення спочатку були введені пільгові абонементні книжки, а потім місячні квитки зі зниженням вартості на 25 процентів.

З переходом на тверду валюту (1924—1925 рр.) були введені постійні тарифи: одна дільниця — 10 коп., дві — 15 коп. і три — 20 коп. Для учнів вартість проїзду кожної дільниці дорівнювала 5 коп.

У 1931 році встановлюється єдиний тариф — 15 коп. за проїзд всього внутріміського маршруту незалежно від його довжини

(для учнів — 5 коп.). Винятком були тільки так звані дачні маршрути — Святошинський і Пуща-Водицький, вартість проїзду по яких відповідно становила 30 і 45 коп. Згодом, з організації нових довгих маршрутів, винятки були поширені ще й на них.

Вартість проїзду на довоєнних тролейбусних маршрутах становила 10 коп. за одну дільницю. Кожний з трьох маршрутів ділився на дві дільниці.

У 1949 році по всій країні були введені сталі тарифи: 30 коп. за проїзд у трамваї і 40 коп. — у тролейбусі. Така система (з урахуванням грошової реформи 1961 року) проіснувала до 1987 року, коли було введено єдиний тариф 5 коп. для проїзду в автобусі, трамваї і тролейбусі. На швидкісному трамваї тариф 5 коп. був встановлений ще при введенні лінії в експлуатацію.

З 2 квітня 1991 року згідно з Указом Президента СРСР тариф на проїзд у міському транспорті підвищено в 3 рази і він став дорівнювати 15 коп.

67 років збирачем плати за проїзд на трамваї був кондуктор. Для цього у вагоні відводилось спеціальне місце (біля входних дверей). Для кращого огляду салону сидіння кондуктора монтувалось піднятим на 30 сантиметрів над рівнем підлоги. Основним спорядженням кондуктора була його сумка, в якій він зберігав рулони квитків і вилучені гроші.

Наприкінці 50-х років професія кондуктора стала втрачати колишній престиж, зростала плінність і недокомплект кадрів кондукторів. Час вимагав шукати нові форми обслуговування пасажирів. У Москві й Ленінграді з'явилися перші вагони без кондукторів. В салоні такого вагона встановлювались каси-копилки, в які пасажир самі кидали гроші і відривали квитки.

Ініціатором впровадження безкондукторного обслуговування в Києві стала С. Чесовник — начальник району руху трамвайного депо ім. Т. Г. Шевченка. Вона ознайомилась з досвідом ленінградців, зробила відповідні розрахунки й запропонувала провести експеримент на 24-му маршруті. Її підтримав заступник директора депо А. Глікман.

І от 1 вересня 1959 року першими водіями без кондукторів виїхали на лінію М. Олійник, В. Шилін та В. Лобастов. Це нововведення пасажирам прийшлося до вподоби. Задоволеними були й експлуатаційники: виручка на безкондукторних вагонах зросла у півтора раза. 30 жовтня на безкондукторне обслуговування перейшов 10-й маршрут того ж депо.

Та радіти трамвайникам довелося недовго: через один-два місяці виручка на безкондукторних вагонах різко впала. Сума грошей, вкинутих у касу, була на 12—20 % меншою вартості відірваних квитків. Виникла проблема: як запобігти зловживанням нечесних пасажирів?

В таких випадках, як завжди, виручають винахідники і раціоналізатори. Так було і цього разу.

Молодий водій трамвайного депо ім. Л. Б. Красіна Г. Щука

вирішив модернізувати касу-копилку, вмонтувавши в неї механізм, який не дозволяв би відірвати квиток без оплати його вартості. Вісім місяців Георгій Григорович перетворював свою ідею в метал. Макет дослідного зразка каси виявився дієздатним, але авторитетна комісія запропонувала винахіднику замінити пневматичний привід механічним. І з цим завданням умілець справився блискуче. Через два місяці з'явився зразок механічної напівавтоматичної каси, яка кріпилась на міжвіконному стояку вагона. Ця конструкція каси захищена авторським свідоцтвом № 170229 і після доопрацювання спеціалістами Науково-дослідного і конструкторсько-технологічного інституту міського господарства була запущена в серійне виробництво.

Уже в 1965 році на 550 трамваях і тролейбусах працювало 2360 кас-напівавтоматів. А в 1967 році Г. Щука став учасником ВДНГ СРСР.

Із впровадженням безкондукторного обслуговування широкого розповсюдження набули абонементні разові талони. Для підрахунків використаних талонів потрібно було у кожному депо мати по 10—12 касирів. Їх праця була непривабливою і малопродуктивною. Такої операції треба було позбутися. Вирішено організувати гашення талонів в рухомій одиниці самими пасажирами, але для цього потрібен був простий і надійний компостер.

У конкурсі на кращу конструкцію компостера переміг слюсар трамвайного депо ім. В. І. Леніна Г. Курпич. Виготовлення компостерів налагодили своїми силами в експериментальному цеху, який тоді організувався в депо ім. Л. Б. Красіна. Невдовзі спеціалісти того ж цеху створили пристрої для сортування та підрахування монет, вилучених від реалізації проїзних документів. Останній з них був захищений авторським свідоцтвом № 383088 і успішно використовувався в трамвайних депо.

До 1980 року абонементні талони в основному реалізовували водії і на цьому ґрунтувалось виконання ними фінансового плану. У поїздах, крім водія, талони розповсюджував кондуктор-ревізор, який більшу частину часу перебував у причіпному вагоні чи тролейбусі. В погоні за виконанням плану водії часто густо продавали талони не тільки на зупинках, як було передбачено інструкцією, а й під час руху, що могло призвести до небажаних наслідків. У лютому 1980 року електротранспорт міста перейшов на безкасову систему збирання проїзної плати з попередньою оплатою проїзду: абонементні талони почали продавати у кіосках трамвайно-тролейбусного управління, на підприємствах торгівлі, кіосках «Союздруку». Ця система діє й сьогодні.

З початку 1989 року змінився порядок формування прибутків від збирання проїзної плати: в депо ця функція ліквідована, а її взяла на себе створена централізована служба по збиранню й обліку плати за проїзд.

72 роки експлуатація трамвая була прибутковою. Ще десять років збитки від експлуатації трамвая компенсувались прибутками від експлуатації тролейбуса. І тільки в 1974 році Київське трамвайно-тролейбусне управління, останнє серед господарств електротранспорту великих міст, стало планово-збитковим у зв'язку з плановим підвищенням заробітної плати електротранспортникам та вартості електроенергії.

Вивести підприємство знову в прибуткове покликаний повний господарський розрахунок, який базуватиметься на розрахунковому тарифі.

Новатори і здобутки. Завершити цей розділ нам вважається доцільним короткими узагальненими даними з науково-технічного прогресу, оскільки весь розвиток багатогалузевого господарства електротранспорту міста базувався на передовій технології і новій техніці, про які вже згадувалось вище.

Економічний ефект від впровадження нових технологій та нової техніки за останні 30 років становив понад 5 млн крб.

Ще вагомішим видався внесок винахідників і раціоналізаторів. За ті ж 30 років у технічній творчості взяло участь більше 16 тисяч новаторів, які внесли близько 26 тисяч пропозицій. Майже 19 тисяч з них було використано з загальним економічним ефектом 7,3 млн крб. У різний час кращими раціоналізаторами управління визнавались Д. Нестеров, Н. Попенко, М. Трегуб, Т. Труня (1-е тролейбусне депо), С. Шенюгін, М. Волос, Я. Радущкий, Ю. Белов (Жовтнєве депо), Я. Ярчук і І. Петренко (3-є депо), В. Петрушенко, М. Харусь (4-е депо), Л. Шаповалов і А. Захарчук (депо ім. Л. Б. Красіна), В. Алейнов і І. Денисов (енергогосподарство), В. Купріяненко (завод), О. Махия (служба автоматики й зв'язку).

Слюсар агрегатного відділення 1-го тролейбусного депо М. Коноваленко удостоєний звання «Заслужений раціоналізатор Української РСР», а слюсар М. Бирса та токарі М. Фесун і М. Дмитрієв, інженер М. Чадюк — звання «Відмінник винахідництва і раціоналізації».

Протягом усього періоду з року в рік удосконалювались структура й методи вирішення актуальних проблем. Якщо в 60-і роки в структурі заходів по підвищенню технічного рівня виробництва переважали організаційно-технічні заходи, то в роки останніх п'ятирічок основу становлять науково-дослідні й конструкторські роботи. Значно розширилась співдружність трамвайно-тролейбусного управління з інститутами Академії наук України та іншими науковими організаціями.

Велику організаторську роботу у вирішенні актуальних проблем проводять інженери В. Бруевич, Г. Богославець, О. Міндич, І. Мозговий та інші. Про останніх двох скажемо більш докладно.

Олександр Йосипович Міндич на електротранспорті працює з 1970 року після закінчення Харківського інституту інженерів комунального будівництва, з 1973 року — заступник начальника служби рухомого складу. З його участю була вдосконалена си-

стема ремонтів, створені нормативи на технічне обслуговування й ремонт нових моделей рухомого складу, вирішуються питання відновлення деталей рухомого складу тощо.

Іван Васильович Мозговий — ведучий інженер технічного відділу, де працює з 1966 року після закінчення Київського політехнічного інституту. Досконало вивчив законодавство з винахідництва, раціоналізації та впровадження нової техніки і застосовує його в практичній роботі. Багато зусиль докладає до залучення наукових установ міста для створення зразків нової техніки і передових технологій. На громадських засадах бере активну участь в роботі науково-технічного товариства, народного університету технічних знань. Нагороджений нагрудним знаком ВЦРПС «За активну роботу з механізації ручних робіт».

Зрозуміло, що успішна робота з науково-технічного прогресу неможлива без добре поставленої науково-технічної інформації. У 1969 році цю ділянку роботи очолила молода випускниця Київського державного університету В. Гончаренко. За короткий строк вона розробила необхідні методичні рекомендації з організації роботи з науково-технічної інформації на підприємствах трамвайно-тролейбусного управління, налагодила обмін інформацією між підприємствами, регулярний випуск «Технічної сторінки» в газеті «Київський електротранспорт». Спочатку ця сторінка друкувалась один раз у квартал, а з 1974 року стала щомісячною.

Враховуючи високий рівень оснащення підприємств передовою технікою, високу виробничу культуру й багатий досвід кваліфікованих спеціалістів Міністерство житлово-комунального господарства республіки занесло Київське трамвайно-тролейбусне управління до списку підприємств-еталонів.

За участь у ювілейній виставці «Науково-технічна творчість молоді», присвяченій 60-річчю Великої Жовтневої соціалістичної революції, Головний комітет ВДНГ УРСР нагородив управління Дипломом I ступеня.

Протягом дев'ятої, десятої і одинадятої п'ятирічок Міністерство житлово-комунального господарства УРСР проводило огляди-конкурси та змагання за досягнення кращих показників у впровадженні нової техніки, з винахідництва і раціоналізації, науково-інформаційної діяльності. Трамвайно-тролейбусне управління брало в них участь і кожен раз виборювало призові місця. А в 1986 році за досягнення високих результатів з механізації ручних робіт управління нагороджено Дипломом і премією ВЦРПС, а 40 кращих виробників удостоєні нагрудних знаків. Серед них слюсари А. Гончаренко, А. Горошковський, М. Дмитрієв, Л. Івашенко, О. Киньков, О. Ольшицький, В. Соснов, А. Файвинов, П. Яровенко, майстри І. Булава, А. Заєць, Ф. Стельмашенко, електрозварник П. Медведчук, начальник цеху М. Бистрицький, інженери Л. Абідор, Ю. Белов, М. Волос, К. Камишний, В. Купріяненко, В. Масан, В. Мацієвський, Я. Ярчук та багато інших.

Окремо слід сказати про такий підрозділ, як експериментальний цех трамвайно-тролейбусного управління, який відіграє важливу роль у вирішенні багатьох проблем підприємства. Створений він був на початку 1967 року і розташований в депо ім. Л. Б. Красіна. З введенням в експлуатацію нової виробничої бази служби колії експериментальний цех було передано цій службі. Метою його створення були розробки та виготовлення технологічного оснащення для діючих і споруджуваних підприємств електротранспорту. За чверть століття цех виготовив понад 150 назв різних стендів, пристосувань і агрегатів, з них чотири виконано на рівні винаходів.

Найбільш цікавими й ефективними розробками цеху вважаються:

- автоматичний гальмовий регулятор тролейбуса МТБ-82 (авторське свідоцтво № 318755);
- трамвайні й тролейбусні тренажери;
- пристрій для обліку числа пасажирів трамвайних вагонів (авторське свідоцтво № 439002);
- автомати для продажу абонементних талонів;
- однотактний перетворювач для живлення колійного інструменту;
- пристрій для шліфування рейкових стиків після зварювання;
- терморадіаційний розігрівач покриття трамвайних колій;
- начіпне устаткування на автомобіль технічної допомоги для установа трамвайних вагонів на рейки;
- самохідний портал для висушування автомобіля після фарбування;
- турнікетні пристрої для фунікулера та інші.

З 1968 року цех очолює енергійний інженер В. Кутовий, який прийшов на електротранспорт після закінчення Київського політехнічного інституту. Він не тільки вмілий керівник цього творчого підрозділу, а й творча людина. Віктор Миколайович є співавтором чотирьох винаходів, автором ряду раціоналізаторських пропозицій.

Крім нього з дня заснування цеху тут трудяться кваліфіковані спеціалісти П. Подафа, М. Козьмін, І. Людкевич, П. Медведчук, П. Поліно. Плідно і творчо працюють В. Хицький, В. Хлопук, О. Лебедь, Г. Мамалига, В. Драгун, В. Лисенко, В. Скрипник та багато інших.

У 1960 році до Києва прибула перша партія тролейбусів 8Тр з Чехословаччини. Їх поставила всесвітньо відома фірма «Шкода». Невдовзі у місті з'явилися і чехословацькі трамвайні вагони Т-2. Наша країна і, зокрема, Київ стали крупними споживачами імпортованого рухомого складу. Для кваліфікованої його експлуатації спеціалісти заводів-виготовлювачів проводять у Києві пусконаладжувальні роботи з кожною партією рухомого складу. В свою чергу спеціалісти трамвайно-тролейбусного управління періодично направляються на заводи-виготовлювачі для проходження там відповідного навчання.

Забігаючи наперед, скажемо, що за перші 19 років фірма «Шкода» поставила в СРСР п'ять тисяч комфортабельних тролейбусів. П'ятитисячний тролейбус якраз випало приймати Києву. З нагоди цієї події у жовтні 1979 року в Жовтневому депо був організований урочистий мітинг. На нього прибули представники усіх підприємств електротранспорту міста, гості з інших міст України й республік, працівники чехословацького консульства, велика делегація уславленого заводу «Шкода». Мітинг відкрив заступник голови міськвиконкому А. Фролов. Потім присутні прослухали змістовні, проникнуті почуттями дружби й найкращих обопільних побажань, виступи Генерального консула Чехословацького консульства О. Мегельського, директора філіалу заводу «Шкода» в місті Остров Ф. Подземського, начальника трамвайно-тролейбусного управління В. Дьяконова, водія тролейбуса В. Олейникова, пасажирів — учасників визволення Чехословаччини від німецько-фашистських загарбників Героя Радянського Союзу М. Коптева. Символічний ключ від ювілейного тролейбуса було вручено кращому водієві зразкового маршруту № 20 В. Олейникову.

У різний час спеціалісти Київського трамвайно-тролейбусного управління працювали повпредами СРСР на заводах-виготовлювачах рухомого складу в Чехословаччині та Румунії. Такі обов'язки виконували Ю. Щербина, С. Кушнірук, А. Нагулін, П. Храбан, О. Чередниченко.

Високий рівень транспортного обслуговування, організації праці й ремонтного виробництва, якого досягли електротранспортники Києва в середині 60-х років, став підставою для уряду країни рекомендувати Київське трамвайно-тролейбусне управління разом з Ленінградським трамвайно-тролейбусним управлінням і Московським метрополітеном в дійсні члени Міжнародного союзу громадського транспорту (МСГТ). У вересні 1966 року Адміністративний комітет МСГТ задовольнив прохання організації Радянського Союзу. Своєю метою МСГТ має вивчення актуальних проблем громадського транспорту (автобус, тролейбус, трамвай, метрополітен, міські й регіональні залізниці та інші), вироблення рекомендацій з їх раціонального вирішення

та сприяння розвитку прогресу в галузі. Всю роботу МСГТ проводить через функціональні комісії, які організують вивчення і обговорення актуальних питань двічі на рік, та через конгреси, що збираються через кожні два роки.

У травні 1967 року на 37-му конгресі МСГТ, який проходив у Барселоні (Іспанія), представника Київського трамвайно-тролейбусного управління В. Дяконова було призначено членом Міжнародної комісії з економіки транспорту. Результатом його роботи в цій комісії стала пропозиція про будівництво в Києві лінії швидкісного трамвая.

Осіннє засідання Міжнародної комісії 1971 року проводилось у Києві. В її роботі взяли участь спеціалісти з дев'яти країн Європи, в тому числі Австрії, Бельгії, Іспанії, Франції, ФРН. Ознайомившись з роботою транспорту в Києві і Криму, гості відзначили високий технічний рівень київського електротранспорту й сміливі рішення на міжміській тролейбусній лінії Сімферополь—Ялта.

З 1981 року Київське трамвайно-тролейбусне управління в МСГТ представляє замість В. Дяконова начальник управління С. Бейкул. І вже в 1987 році Київ знову приймає членів МСГТ. На цей раз тут проводив своє чергове засідання Адміністративний комітет. Делегація складалася з 23 чоловік з 19 країн світу, в тому числі Великобританії, Бельгії, Італії, Франції, ФРН, Швеції, Австралії, США. Гості побували в Дарницькому депо, оглянули оновлений фунікулер, познайомились з роботою лінії швидкісного трамвая і дали їй високу оцінку. Багатьох з них вразила доступність нашого транспорту, його дешевизна.

З 70-х років активізуються творчі зв'язки Києва з зарубіжними містами-побратимами. Такі зв'язки налагодилися і у електротранспортників. У числі перших Київ відвідали делегації транспортників з Братіслави, Флоренції, Тампере. Спеціалісти трамвайно-тролейбусного управління В. Дяконов, В. Крат, С. Бейкул, К. Камишний, І. Погрібний, Г. Богославець, В. Мельник, В. Бруевич, В. Путієнко, В. Урсал та інші вивчали досвід роботи транспортників Братіслави, Лейпцига, Кіото. Автор цих рядків К. Брамський у 1975 році представляв електротранспортників столиці України на Міжнародному симпозиумі «Міський транспорт у старовинних містах» в Кракові.

В результаті усіх видів співробітництва з підприємствами транспорту зарубіжних країн у нас створено цілий ряд стендів і пристосувань для діагностики, ремонту та налагодження агрегатів і систем рухомого складу, створено безшумну трамвайну стрілку з гнучкими гостряками, впроваджено єдиний тариф і єдиний квиток для проїзду в міському транспорті, а також автоматизовану систему керування рухом поїздів на лінії швидкісного трамвая, широкого застосування набуває обчислювальна техніка, в проекти будівництва трамвайних і тролейбусних депо закладаються прогресивні планувальні рішення та передові технології.

Зрозуміло, що успіхи електротранспортників, про які йшлося у попередніх розділах, не були б можливими, якби для цього не створювались сприятливі умови.

На підприємствах це, перш за все,— впровадження різних засобів механізації ручної праці, створення санітарно-гігієнічних умов, організація роботи їдалень, буфетів, магазинів продовольчих товарів, столів замовлення промислових товарів.

На лінії — це будівництво диспетчерських станцій з приміщеннями для короткочасного перепочинку та обіду водіїв. Нині на маршрутах трамвая і тролейбуса задіяно 48 диспетчерських станцій. Окремі з них такі, як на площі Героїв Великої Вітчизняної війни та Московській, біля станції метро «Петрівка», на вулицях Чорнобильській і Серова, проспектах Свободи та Маяковського, мають привабливий архітектурний вигляд, в них створені усі зручності для водіїв і лінійних працівників.

Ці та інші питання соціальної спрямованості вирішує адміністрація й профспілковий комітет управління, спираючись на таких же функціонерів на підприємствах.

Тут доречно спинитись на роботі профспілки. У перші повенні роки при відновленні роботи громадських організацій проводилась і часткова реорганізація їх структури. Так, не відновив своєї роботи міський комітет профспілки трамвайників, який існував з 1906 року. Тепер профкоми підприємств електротранспорту підпорядковувались обкому профспілки комунальників. Така структура не сприяла згуртованості електротранспортників, малочисельні колективи завжди програвали через обмеженість своїх коштів, ускладнювалась робота адміністрації.

Один з авторів цієї книги К. Брамський свого часу очолив профком апарату управління і згадані недоліки сприйняв як недопустимі. При підтримці начальника управління В. К. Дяконова став домагатись створення об'єднаного профкому електротранспортників. Після тривалих зволікань обком профспілки визнав ці домагання об'єктивними і у квітні 1975 року провів конференцію членів профспілки підприємств електротранспорту, на якій було обрано об'єднаний профспілковий комітет трамвайно-тролейбусного управління. Головою цього органу тоді став Д. Степаненко, який до цього очолював профком Дарницького депо.

Розпочалась цілеспрямована робота по створенню умов оздоровлення й відпочинку електротранспортників і членів їх сімей. Крім санаторіїв-профілакторіїв, які існували в Пущі-Водиці, на заводі і в 1-му тролейбусному депо, створюється ще один в Жовтневому депо, будується спальний корпус піонерського табору в Пущі-Водиці, створюються бази відпочинку на Десні та Козинці. Щоб дати електротранспортникам можливість відпочивати й за межами області, зокрема на морі, трамвайно-тролей-

бусне управління взяло дольову участь у спорудженні спального корпусу в пансіонаті «Комунари» в Місхорі.

На початку 80-х років естафету в цій роботі прийняли начальник управління С. Бейкул та голова профкому В. Дмитренко, якого потім змінив В. Межибовський. В роки одинадцятої та дванадцятої п'ятирічок відкрито санаторій-профілакторій у 4-му тролейбусному депо, побудовано клуб-ідадню в піонерському таборі та новий корпус санаторію-профілакторію в Пущі-Водиці, відкрито базу відпочинку в Тетереві. Управління прийняло дольову участь у спорудженні профілакторію «Медобори» в Тернопільській області.

Будь-яка робота, а надто турбота про здоров'я людей приносить добрі плоди, коли за неї беруться хороші, душевні люди, майстри своєї справи.

З 1955 року санаторій-профілакторій 1-го тролейбусного депо очолює головний лікар Є. Чорнобильська. Через її руки пройшли тисячі електротранспортників. І кожного вона уважно вислухає, кожному дасть пораду, призначить ефективне лікування.

Великою популярністю у електротранспортників користується санаторій-профілакторій «Пуща-Водиця», розташований у мальовничій курортній зоні. Тут можна пройти курс лікування без відриву від виробництва або ж провести відпустку. Тривалий час його очолювала досвідчений лікар Р. Нецименко. Перебравшись у новий корпус, цей заклад розширив процедурну роботу. Крім звичних уже ванн різного призначення, тут діють інгаляторій, кабінет електролікування, мануальної терапії та інші. Велика заслуга в цьому як молодого головного лікаря М. Йовенка, так і інженера відділу соціального розвитку Д. Білоуса, який очолював тут нове будівництво, комплектував його сучасним обладнанням, сповнений енергії зробити цей оздоровчий комплекс кращим на курорті. На черзі тут спорудження спортивного комплексу з плавальним басейном.

Мабуть немає таких видів спорту, до яких не тяглася б молодь, яка працює на електротранспорті. Її приваблює плавання, футбол, волейбол, настільний теніс, шахи та шашки. Щорічно на підприємствах електротранспорту проводяться спартакіади. Кращі команди успішно виступають на районних та міських змаганнях.

Центром культурно-масової роботи серед електротранспортників є Будинок культури. Це найстаріший клубний заклад міста. Приміщення збудовано у 1902 році за проектом інженера М. Артинова в стилі староросійської архітектури для Лук'янівського народного будинку. З 1927 року його перетворено на клуб трамвайників. Кілька разів зазнав реконструкції.

Гордістю будинку культури є найстаріший у місті самодіяльний театр драми і комедії, започаткований як драмгурток. У 1936 році його очолив режисер В. Морозов, а потім, на протязі більше сорока років, актор театру ім. Лесі Українки О. Гранатов. У 1959 році театру присвоєно почесне звання «народний»

Із тих пір він гідно його виправдовує. В 1979 році театр очолила заслужена артистка Української РСР В. Предаєвич. Театром поставлені п'єси «Любовь Яровая» К. Треньова, «Аристократи» М. Погодіна, «Васса Железнова» та «На дне» М. Горького, «На бойком месте», «Волки и овцы» О. Островського, «Київський зошит» В. Собка, «Одна ночь» Б. Горбатова, «Тринадцатый председатель» А. Абдулліна, «Порог» О. Дударева, «Спешите делать добро» М. Рощина, «Требуется лжец» італійського драматурга Д. Псафаса та інші. Через театр пройшли десятки здібних самодіяльних акторів. Його ветерани — В. Базилевич, К. Шмакова, О. Фіргер, В. Гаврилов — удостоєні вищої нагороди для любителів — Знака ВЦРПС «За досягнення в самодіяльному мистецтві».

Велику любов і шану не тільки в електротранспортників заслужив український народний самодіяльний ансамбль пісні й танцю. Його виступи нерідко можна почути по радіо, побачити по телебаченню та інтербаченню. Чверть століття ансамблем керував композитор, доцент Київської консерваторії С. Крапива. Нині цей колектив очолюють талановитий хормейстер В. Лисенко, танцюрист М. Гречушников та диригент В. Туровський.

Не поступається професіональним самодіяльний оркестр «Мелодія», який бере участь в усіх оглядах художньої самодіяльності. Як переможець республіканських конкурсів оркестр виступав з концертами на комсомольських будовах Кривого Рогу, Кременчука, Полтави, Херсона, у Львівській, Івано-Франківській, Рівенській та Хмельницькій областях. Тривалий час оркестр очолював І. Гасс, а останні десять років — В. Мельник.

Цікаво й дотепно виступає перед електротранспортниками агітбригада під керівництвом М. Згорської.

Колектив Будинку культури постійно дбає про молоде поповнення, тому велика увага приділяється роботі з дітьми. У вільний від навчання час школярі тут беруть участь у багатьох гуртках самодіяльності. Функціонує хор старшокласників і хор малюків, балетна група, ансамбль скрипалів, фотокіностудія.

Великою популярністю серед юнацтва користується студія образотворчого мистецтва, якою понад двадцять років керує І. Лаптева. Члени студії беруть участь у конкурсах дитячого малюнку, їх роботи складають постійно діючу в Будинку культури виставку. А в 1982 році журнал «Барвінок» малюнком Лариси Бондар «Жнива» ілюстрував обкладинку серпневого номера.

У Будинку культури працює найбільша з клубних бібліотек міста. Її фонд складають 50 тисяч томів. В читальному залі тут завжди людно. Кваліфіковані спеціалісти дбайливо обслуговують відвідувачів: порекомендують і підберуть потрібну літературу, нададуть консультацію про інші джерела інформації. Понад 40 років тут плідно працювала Т. Анисимова, більше 30 — віддали цій установі Л. Лаптева, Л. Трубникова та інші.

Добрих слів заслуговують інші ветерани Будинку культури. Чверть століття завідувала дитячим сектором В. Писаренко,

а тепер понад десять років очолює колектив Будинку культури. Понад сорок років господарством будинку завідує Г. Федоренко. Довгий час вона була кращою солісткою хору. Рекордно довго тут працює учасник Великої Вітчизняної війни, робітник сцени К. Борсук: з 1927 року.

Художні колективи електротранспортників — часті гості і в інших трудових колективах міста. За результатами роботи в 1989 році Будинок культури трамвайно-тролейбусного управління зайняв почесне друге місце серед культурно-освітніх закладів міста.

Неабияке значення в житті трудових колективів має багатотиражна газета «Київський електротранспорт». На всіх етапах розвитку і діяльності електротранспорту газета згуртовувала і мобілізувала трудові колективи на успішне виконання планових завдань, розповсюджувала передовий досвід і його зацікавлених, технічні новини.

У своїй роботі редакція газети спирається на численний загін робітничих кореспондентів з числа ремонтників, інженерно-технічних працівників підприємств, які оперативно постачають її інформацією. Редакція пишається найбільш активними робітниками і щорічно відзначає їх роботу до Дня преси. В різний час до цього активу належали А. Немировський, Ю. Литвак, П. Синько, О. Малишенко. Більше трьох десятиліть фотокореспондентом газети працював Ю. Рабинович (Ю. Осипов). Він створив цілу галерею образів передовиків виробництва, представників славних трудових династій.

Нині в газеті активно співробітничать М. Беніч, Л. Лівінська, А. Лунько, М. Макаренко, В. Книш та багато інших.

У 1979 році за краще висвітлення республіканського конкурсу професійної майстерності молодих водіїв газета завоювала перше місце і приз Міністерства житлово-комунального господарства республіки, а в 1980 — друге місце в міському конкурсі на кращу пропаганду досягнень науково-технічного прогресу, у 1990 — перше.

До свого 50-річчя газета і її редактор Я. Шапочка нагороджені Почесною Грамотою Президії Верховної Ради УРСР.

Багато зробили для вдосконалення форм роботи газети Г. Тужилін, Й. Скаковський, Я. Фіргер, Б. Ольшаницький, нинішній редактор М. Литвин.

Однією з характерних прикмет останніх десятиліть став поглиблений інтерес до історії, турбота про збереження історичної та культурної спадщини.

Першими показали приклад у цій важливій державній справі заводчани. Ветерани заводу Г. Тужилін, І. Новицький, С. Скригін, Т. Устинович та інші провели велику дослідницьку роботу в архівах міста, серед ветеранів електротранспорту, зібрали багатий історичний матеріал і натурні експонати. На базі цих матеріалів у 1971 році в невеликому приміщенні заводу було відкрито музей революційної, бойової і трудової слави.

Тужилін Георгій Іванович (1907) — ветеран електротранспорту.

Трудову діяльність розпочав підручним коваля Головних трамвайних майстерень у 1928 році.

З 1939 по 1950 рік був на службі в Радянській Армії, учасник Великої Вітчизняної війни, нагороджений трьома орденами Червоного Прапора, орденом Вітчизняної війни, багатьма медалями.

З 1951 р. працював у трамвайно-тролейбусному управлінні на різних керівних посадах: начальника фунікулера, редактора газети «Київський електротранспорт», очолював парторганізацію Управління, а в 1964 році повернувся на завод.

Після виходу на пенсію займався поглибленим вивченням історії трамвая, виступив організатором створення музею, деякий час був його директором на громадських засадах.

На заводі організовується відновлення зразків рухомого складу, який раніше експлуатувався на вулицях міста. До 50-річчя організації в місті троллейбусного руху заводчани відновили троллейбус МТБ-82, трохи підніше — двовісний вагон моделі «К», який у 30-ті роки масово виготовлявся заводом, а ще через деякий час — відтворили вагон зразка 1892 року. Плідно і творчо над виконанням цих завдань працювали конструктори А. Банік, В. Савельєв, І. Рубан, С. Коваль, В. Баркан, майстер В. Бацура, робітники Ф. Мартинюк, В. Саранча, Г. Логвиненко, О. Ларин, М. Чиженко, М. Соломенко, А. Синченко, М. Цимбал, З. Дорогань, В. Тисс та багато інших.

У трудових колективах з'являються ентузіасти із складання історії підприємства. В депо ім. В. І. Леніна цю роботу очолив М. Рохлін, у Жовтневому депо — ветеран підприємства С. Малей, в учбово-курсовому комбінаті — Л. Лівінська та інші. «Ходячою енциклопедією» прозвали інженера служби рухомого складу А. Вільковича. Історія розвитку електротранспорту для нього стала великим захопленням. У нього можна одержати відомості про електротранспорт будь-якого міста республіки.

Лівінська Лідія Архипівна (1928) — кадровий електротранспортник.

Трудову діяльність розпочала бібліотекарем у Київському технікумі електротранспорту в 1946 році, одночасно навчаючись у ньому. Після закінчення технікуму працювала в службі руху, без відриву від виробництва закінчила курси водіїв трамвая і троллейбуса. У 1952 році очолила перший комсомольський троллейбусний маршрут № 7. У 1-му троллейбусному депо працювала майстром з випуску, начальником цеху кондукторів, потім начальником відділу експлуатації в Дарницькому депо і заступником директора в депо ім. Л. Б. Красіна.

З 1971 року — майстер виробничого навчання учбово-курсового комбінату. Тут на повну силу розкрився її талант вихователя. Через її руки пройшли сотні юнаків та дівчат. З 1985 року активно включилась у вивчення історії розвитку трамвая і троллейбуса, продовжила збір матеріалів і плідно працює над створенням музею електротранспорту.

Цікаво й урочисто відзначались ювілейні дати Київського електротранспорту.

На святкування 75-річчя трамвая були запрошені представники всіх підприємств електротранспорту країни. Два дні в Будинку культури тривала всесоюзна науково-технічна конференція «Перспективи розвитку та покращання експлуатації міського

електричного транспорту». З доповідями на ній виступили начальник Київського трамвайно-тролейбусного управління В. К. Дяконов, завідувач кафедри міського електротранспорту Московського енергетичного інституту професор І. Єфремов, доцент кафедри того ж інституту М. Загайнов, начальник Ленінградського трамвайно-тролейбусного управління В. Попов, науковий співробітник Академії комунального господарства РРФСР Д. Перкис, провідні спеціалісти електротранспорту Києва, Москви, Ленінграда, Волгограда, Тбілісі, Риги, Мінська, А. Бородавка, В. Веклич, М. Соколов, Г. Рисін, А. Афанасьєв, А. Рибаків та інші. Гості відвідали ВДНГ УРСР, ознайомились з роботою Дарницького та Жовтневого депо, були присутні на урочистому засіданні в Жовтневому палаці культури, де відбувся великий концерт художньої самодіяльності Будинку культури та артистів київських театрів, подивилися спеціально створений хронікально-документальний фільм «Дзвінкий ювіляр». Кожен з них одержав книгу «Первый в России», присвячену ювілею.

— Вражений, захоплений і натхнений і мистецтвом ваших майстрів художньої самодіяльності, і цим незабутнім вечором, і всім, що бачив у вашому чудовому місті, — такими словами висловив свої почуття й думки багатьох делегатів гість з далекого Омська, начальник трамвайно-тролейбусного управління О. Кро-чак.

У ті дні на вулицях Києва знову з'явилася конка. Пара гнідих легко котила відкритий вагончик, пасажирами якого були самодіяльні артисти Будинку культури, зодягнуті по моді кінця минулого століття.

Гості дали високу оцінку технічному стану рухомого складу, колійного та електричного господарства, відзначили актуальність і корисність одержаної на конференції інформації.

Конференція рекомендувала поширити передовий досвід транспортних підприємств Москви, Ленінграда, Києва, Риги, Мінська, Таллінна, Волгограда.

У період підготовки і проведення ювілею багато зробили працівники галузі Є. Войченко, Р. Журавльова, В. Веклич, М. Мостовий, Г. Іжеля, І. Кацов, В. Андреев та інші.

У 1985 році дещо у менших масштабах усе повторилося — Київ відзначав 50-річчя організації тролейбусного руху. До цієї дати було приурочено проведення республіканського семінару «Нова техніка й технологія в роботі тролейбусного транспорту». З доповідями на семінарі виступили начальник Київського трамвайно-тролейбусного управління С. Бейкул, начальник Управління міського електротранспорту Міністерства житлово-комунального господарства УРСР Г. Щербина, директор Науково-дослідного і конструкторсько-технологічного інституту міського господарства В. П. Веклич, спеціалісти міського електротранспорту Києва, Москви, Ленінграда, Харкова, Риги, Сімферополя. У Будинку культури, де проходив семінар, було розгорну-

то багату виставку з історії розвитку в місті тролейбусного транспорту, а кожен з учасників семінару одержав мальовничий проспект та інші інформаційні матеріали. А ввечері в театрі оперети відбулось урочисте засідання і великий концерт майстрів мистецтв і художньої самодіяльності електротранспортників. Учасники вечора гаряче привітали присутнього на ньому Л. Бокача, який в числі перших п'яти водіїв тролейбуса в далекому 1935 виїхав на вулиці столиці України.

Другий день гості присвятили ознайомленню з підприємствами електротранспорту і вивченню передового досвіду. Вони відвідали 1-е і Жовтнєве тролейбусні та Дарницьке трамвайне депо, ознайомилися з енергогосподарством.

У підготовці й проведенні ювілейних заходів велику роботу виконали А. Сиротенко, В. Назарчук, В. Погребняк, І. Кацов, М. Мостовий, К. Брамський, Л. Смирнов, В. Писаренко.

Мостовий Михайло Захарович (1917) — кадровий електротранспортник, більше 40 років працював у службі руху, з них понад чверть століття — головним інженером.

Закінчив Київський державний університет. У трамвайно-тролейбусне управління прийшов після закінчення Великої Вітчизняної війни, маючи певний досвід роботи на фронтових залізницях. Тому зразу ж виявив знання й використав досвід у галузі організації руху.

З його участю була розроблена та впроваджена раціональна система планування пасажирських перевезень і диспетчерського керівництва рухом.

Брав активну участь у підготовці та проведенні урочистих заходів, присвячених 75-річчю трамвая та 50-річчю тролейбуса в Києві. Був ініціатором підготовки й видання довідкових матеріалів за підсумками роботи трамвайно-тролейбусного управління за роки дванадцяті п'ятирічки.

Нагороджений орденами Вітчизняної війни та Червоної Зірки, багатьма медалями.

Не обійшов стороною електротранспортників Києва XII Всесвітній фестиваль молоді і студентів, що проводився у Москві. В його роботі взяв участь водій тролейбуса С. Авер'янов.

НАДІЙНІ КАДРИ — ЗАПОРУКА УСПІШНОЇ РОБОТИ

За вікову історію електротранспорту Києва через колективи його підприємств пройшли і зараз трудяться десятки тисяч робітників, службовців, інженерно-технічних працівників. Серед них були визначні особи, учасники різних історичних подій, люди цікавої долі, творці нового. Про багатьох з них було розказано в попередніх розділах, з багатьма можна познайомитися у цьому.

Читачам цікаво буде знати, що в Головних трамвайних майстернях довгий час працював електрослюсарем учасник Цусімської морської битви 1905 року Н. Александров. У 1947 році його першим із заводчан удостоєно ордена Трудового Червоного

Прапора. У 20-ті роки тут працював слюсарем-інструментальним один з організаторів повстання на броненосці «Потьомкін» І. Шестидесятий (1880—1981). Це він буквально на секунду випередив лейтенанта Толя, відвівши його руку з револьвером, націленим у А. Матюшенка, що очолив повстання після загибелі Г. Вакуленчука. В день 50-річчя повстання на броненосці Іларіон Павлович був нагороджений орденом Трудового Червоного Прапора, а на честь свого століття — Почесною Грамотою Президії Верховної Ради УРСР.

Електротранспортники Києва завжди активно відгукувались на всі події в країні.

В числі 25-тисячників слюсар-інструментальник заводу ім. Домбаля Г. Бабанський допомагав організовувати колективне господарство в селах Вищедубечанського району Київської області. Після війни Григорій Архипович 16 років працював у республіканських комітетах профспілок, Укрпрофраді на посадах інструктора, завідуючого відділом, головного технічного інспектора праці. Потім знову повернувся на електротранспорт, де і працював до 1989 року.

Цілинні й перелогові землі на просторах Казахстану піднімав енергетик Е. Сечень. На будівництві Байкало-Амурської магістралі зразки ударної праці виявляв електрозварник Жовтневого тролейбусного депо О. Карунський.

Кияни допомагали іншим містам країни в організації роботи електротранспорту. У 30-і роки це було виготовлення трамвайних вагонів для багатьох міст України, проектування й виготовлення вагонів фунікулера для Сочі; у 1936 році для Ростова-на-Дону було виготовлено вісім тролейбусів. Перші групи водіїв тролейбусів для Харкова, Львова, Чернігова, Черкаса та інших міст теж проходили підготовку в Києві.

Коли ж господарство електротранспорту Ташкента постраждало від землетрусу, кияни відправили їм пересувну тягову підстанцію, а коли таке ж лихо, тільки більш руйнівне, спіткало Вірменію, електротранспортникам Єревана полетіла телеграма: «Поділяємо горе, що вас спіткало, співчуваємо сім'ям загиблих. Готові прийняти на тимчасове проживання двадцять сімей».

Колектив електротранспортників завжди був інтернаціональним. У ньому, крім українців, росіян, євреїв, білорусів, трудилися і трудяться представники інших національностей.

З 1905 по 1956 рік кондуктором в депо ім. Л. Б. Красіна працював поляк В. Анджієвський, за чесну і сумлінну працю удостоєний високого звання «Кращий кондуктор міського електротранспорту Української РСР».

Починаючи з 20-х років понад сорок років слюсарем у службі колії працював чех С. Массар. Кмітливий і винахідливий працелюб багато зробив для відбудови колійного господарства як після громадянської війни, так і після Великої Вітчизняної.

Висококваліфікованим майстром по виготовленню сальникових ущільнень в умовах депо зарекомендував себе татарин Сейт-

Халіл Смаїлович Есатов. Прийшовши в тролейбусне депо у 1948 році, він віддав підприємству понад тридцять років високопродуктивної чесної праці. Таких прикладів можна наводити багато.

Робота на електротранспорті — не з легких, але цікава, романтична. Надовго тут затримуються люди мужні, патріоти свого міста, які прагнуть робити людям добро. Для багатьох робота на транспорті стає захопленням, родинною справою. За таких умов утворились численні династії. Окремі з них заслуговують, щоб про них згадати саме в цьому розділі.

З 1900 року вагоноводом у Кузнечному парку працював І. Чепелевич. У 1919 році він помер від сипного тифу. Сім'я залишилася без годувальника. Тоді на його місце прийшов ще неповнолітній син Ваня. Спочатку працював учнем слюсара, з 1921 — слюсарем, у 1923 — вагоноводом. Починаючи з 1930 року працював на керівних посадах: інструктор, технічний ревизор, голова профкому, директор вантажного депо, директор депо ім. Т. Г. Шевченка, директор фунікулера, голова міськкому профспілки трамвайників.

Протягом певного часу Іван Іванович перебував на службі в органах державної безпеки. Після звільнення в запас знову повернувся в трамвайно-тролейбусне управління. Тут же працювала його сестра Марія Іванівна та її донька Алла.

Естафету вагоновода Троїцького парку з 1904 по 1948 рік П. Дасевича прийняли зразу чотири його сини. Один з них Іван працював вагоноводом понад тридцять років, а його дружина Дар'я — чверть століття кондуктором. У цьому ж парку з 1913 року більше тридцяти років чесно працював К. Колос. Його справу продовжили син Іван та дочка Ксеня.

Тривалий час з Дошки Пошани служби руху не сходив портрет вагоновода О. Зіваки. Це був молодший представник династії. Його батько — Яків Ермолайович — працював вагоноводом з 1917 року.

Доброї слави здобули династії Литвинових, Погрібних, Тиликевичів, Доценків, Пересуньків та інші.

Литвинов Василь Михайлович роботу на електротранспорті розпочав слюсарем у Головних трамвайних майстернях ім. Т. Домбаля в 1925 році. Навчався на робфаку.

З 1932 року на керівних посадах директора депо ім. Л. Б. Красіна, начальника служби рухомого складу, заступника директора трамвайного тресту, виконуючого обов'язки директора тресту, начальника служби руху. На цій посаді його застала Велика Вітчизняна війна. Під час евакуації попав в оточення і табір для військовополонених.

У 1942 році був повішений фашистами в Лук'янівській в'язниці.

Його син Віктор Васильович (1921—1988) продовжив справу батька. У 1937 році вступив до школи ФЗН при трамвайному заводі ім. Ф. Е. Дзержинського, а після її закінчення залишився там працювати.

У 1940 році призваний до лав Радянської Армії, у складі якої пройшов усю війну, був поранений.

Після демобілізації з 1948 по 1985 рік працював в депо ім. В. І. Леніна на керівних посадах: старшого майстра, начальника цеху, начальника відділу

експлуатації, заступника начальника депо. Тривалий час очолював деповську парторганізацію.

Погрібний Іван Карпович (1932) — один з представників династії Погрібних.

Трудову діяльність розпочав слюсарем у трамвайному депо ім. Т. Г. Шевченка, де працював його батько Карпо Артемович і старший брат Григорій, а згодом і молодший — Павло.

Після закінчення у 1952 році Київського технікуму міського електро- транспорту працював майстром у депо ім. В. І. Леніна. Без відриву від виробництва в 1961 році закінчив Київський політехнічний інститут і був призначений головним інженером Дарницького депо. На цій посаді багато зробив, щоб вивести підприємство в одне з передових у країні. З 1979 року протягом семи років очолював колектив депо ім. Т. Г. Шевченка, потім перейшов на викладацьку роботу в учбово-курсний комбінат.

Де б не працював Іван Карпович, завжди був причетний до підготовки кадрів чи то в депо, чи в учбовому комбінаті. Плідно працює над створенням різних посібників. З його участю була розроблена ремонтна документація на вагон «Татра», конспект лекцій для вивчення електроустаткування вагона «Татра», пам'ятка водієві вагона Т-3М та інші. Тут доречно сказати, що Іван Карпович досконально освоїв конструкцію трамваїв «Татра», їх сильні і слабкі сторони, вніс ряд пропозицій по вдосконаленню експлуатації цього рухомого складу. Нагороджений срібною медаллю ЧСФР «За співдружність у праці».

Дружина Івана Карповича Олімпіада Андріївна теж плідно працює на користь електротранспорту — викладає спеціальні дисципліни в Київському електротехнічному технікумі.

Звичайно ж, така велика транспортна організація, якою ще напередодні першої світової війни стало трамвайне господарство міста, не могла обходитись без учбової бази. Близько 70 років підготовка водіїв, кондукторів, слюсарів проводилась через учнівство та різні короткочасні курси. Наприклад, у 1931 році в трамвайному тресті працювало 11 шкіл і курсів, в яких пройшли навчання 906 чоловік. У 1932 році створюється ФЗУ, а з 1935 — знову курсова система навчання, яка існувала до 1960 року.

З 1960 року в системі трамвайно-тролейбусного управління існує учбовий комбінат, перейменований у 1981 році в учбово-курсний. З цей період комбінат підготував більше 7 тисяч водіїв трамвая і близько 7 тисяч водіїв тролейбуса.

Крім уже згаданих трудівників багато зусиль для зміцнення і вдосконалення учбової бази доклали М. Мальцева, Г. Погрібний, І. Римар, Р. Приходчук, Л. Краснопольський, М. Фуксман, М. Серещенко та інші. Нині на цій ниві плідно працюють В. Марченко, В. Присяжнюк, К. Красавін, О. Левченко, Л. Рощина, П. Гаркуша, І. Бойченко, Г. Дорофеев, Є. Лаврентьев, Л. Лівінська та інші.

Багато випускників учбово-курсного комбінату пройшли шлях від водія до високих керівних посад. Заступниками начальника депо стали О. Шкандевич, М. Пилипчук, В. Скарженівський, В. Тишкевич, М. Панасюк, В. Межибовський, головним інженером депо — В. Урсал, а служби руху — В. Біло- світ, начальником служби матеріально-технічного постачання — Л. Топоровський, заступником начальника управління — В. Мельник.

Цей розділ був би далеко не повним, якби в ньому хоч кількома абзацами не була показана роль жінки на транспорті. А роль її надто велика, бо немає в електротранспортному господарстві таких ділень, де б нині не працювали представниці кращої половини людства. Залучення жінок на транспорт бере початок з 1914 року. Розпочата імперіалістична війна викликала потребу заміни мобілізованих кадрових водіїв, кондукторів, слюсарів.

Однією з перших за контролер вагона стала Ф. Коваль. Вона працювала вагоноводом понад тридцять років, стала досвідченим наставником молоді. За час роботи вагоноводом вона підготувала близько 500 водіїв.

Тут доцільно згадати і про першу жінку-водія тролейбуса. У 1938 році нею стала В. Степанова. А до цього чотири роки вона працювала водієм трамвая. Зарекомендувала себе майстром безаварійної їзди і високої культури обслуговування. Нагороджена орденом Трудового Червоного Прапора.

З тих пір жінка-водій за пультом трамвая чи кермом тролейбуса вже нікого не дивує. Багато з них стали майстрами високої культури обслуговування і вмілими наставниками, їх праця відмічена високими урядовими нагородами. В їх числі слід назвати Н. Калюжну, В. Божко, Р. Астратову, Л. Ясенчук, Н. Ястребу, Н. Сердюк, В. Іванову, В. Олексійчук.

Не можна обминути увагою В. Пирогову. П'ятнадцятирічною дівчиною в роки тимчасової окупації Київщини німецько-фашистськими загарбниками вклучилась у підпільну роботу, з 1943 року — в партизанському загоні. За ратні подвиги нагороджена двома орденами Вітчизняної війни, медаллю «За відвагу». З 1956 року на електротранспорті: спочатку водій трамвая, а згодом і тролейбуса. Продовжує сумлінно працювати і сьогодні.

Жінка стала важливою силою в організації і керуванні рухом електротранспорту. Основною фігурою тут виступає центральний диспетчер з підпорядкованим йому численним складом лінійних диспетчерів. Вмілими керівниками руху зарекомендували себе О. Дмитренко, Г. Кулакова, А. Киданова, А. Новикова, Р. Райцина, Н. Скарженівська та інші.

Жіноча праця широко використовується в енергетичному і колійному господарствах, при технічному обслуговуванні і ремонті рухомого складу. Тут варто згадати Н. Махун, яка пройшла важкими фронтовими дорогами Великої Вітчизняної, а потім 36 років чесно відпрацювала маляром на заводі ім. Ф. Е. Дзержинського.

Переважну більшість посад жінки займають в планових і фінансових підрозділах, службі організації збору плати за проїзд на електротранспорті, в соціальній сфері.

Після демобілізації з лав Радянської Армії в колектив електротранспортників вливаються й плідно працюють на мирній ниві колишні офіцери.

Кваліфікованими організаторами цивільної оборони зарекомендували себе Я. Спасибо, О. Оксонець, Г. Курмазенко, М. Рохлін, Д. Салтанов. Добрих слів заслуговують М. Боровик, О. Ковальов, К. Гольдман, О. Резников, Д. Білоус. Про останнього скажемо дещо більше.

Служба у Дмитра Олексійовича Білоуса була нелегка і надзвичайно відповідальна. Його підрозділ брав участь у спорудженні космодрому Байконур. Дмитро Олексійович був особисто знайомий з С. Корольовим, головним конструктором космічних кораблів, разом з ним проводжав на старт першого в світі космонавта Ю. Гагаріна.

На електротранспорті Д. Білоус 13 років працював заступником начальника управління по будівництву. Під його керівництвом збудовано більше 50 км трамвайних і майже 100 км тролейбусних ліній, в тому числі лінії швидкісного та трамвая на Оболонь, тролейбуса на Лівобережжя, а також виробничу базу будівельно-монтажного управління, ливарний цех заводу, 4-е тролейбусне депо, ряд об'єктів соціального розвитку. Нині він очолює роботу оздоровчого комплексу в Пуші-Водиці. Нагороджений орденом Трудового Червоного Прапора, медалями.

По-іншому склалася доля командира партизанських загонів Київщини І. Хитриченка, який понад двадцять років працював у трамвайному депо ім. В. І. Леніна.

Ще підлітком почав заробляти на хліб, допомагати сім'ї. Серед ровесників вирізнявся організованістю й активністю.

Велику Вітчизняну зустріч у військах НКВС, у їх складі захищав Київ і разом з військовою частиною потрапив у полон.

З полону втік і став народним месником. Згодом за рекомендацією С. Ковпака був призначений командиром партизанських загонів Київщини. Під командуванням Хитриченка партизани надали неоціненну допомогу Радянській Армії при визволенні Києва, форсуванні Дніпра, Прип'яті, Десни.

За успішне виконання бойових завдань Іван Олександрович був представлений до присвоєння звання Героя Радянського Союзу, але замість нагороди через берієвських наклепників був засуджений на десять років ув'язнення як «ворог народу». За місяць до закінчення строку був звільнений «за відсутністю складу злочину».

У 1967 році йому повернули партійний квиток і доручили написати книгу правди про партизанів. Пишучи книгу, Іван Олександрович працював у трамвайно-тролейбусному управлінні. Але знайшлися люди, які усіма засобами чинили опір виходу її в світ. Багато поневірянь зазнав автор поки добився правди, але книги своєї так і не побачив. Вона вийшла з друку вже після його смерті.

В попередніх розділах не згадувалось про колективи будівельно-монтажного управління і автопідприємства, які входять до складу трамвайно-тролейбусного управління. Діяльність цих

колективів спрямована на розвиток електротранспорту в місті і забезпечення його безперебійної роботи.

Будівельно-монтажне управління було створене в 1947 році на базі ремонтно-будівельної групи для будівництва трамвайних і тролейбусних ліній, тягових підстанцій, диспетчерських та інших об'єктів. У цьому колективі зросли висококваліфіковані майстри-будівничі. Добру репутацію тут придбали виконробі В. Осадчий, М. Синкевич, І. Пономарьов, В. Бодоко, майстри М. Радченко, Б. Биковський, бригадири І. Пасічник, Д. Шелест. Ім'я майстра «золоті руки» набув муляр В. Коваль.

Тривалий час приклад у роботі показували ветерани М. Грищенко, В. Коваленко, О. Шльопін. Кожен з них володів трьома-чотирма робочими професіями і в будь-який час міг замінити товариша.

Серед керівників, які найбільше докладали зусиль для зміцнення колективу будівельників і збільшення обсягів виконуваних робіт, слід назвати І. Глобенка, А. Стрюченка та П. Степанченка.

Цікаво склалася історія розвитку автопідприємства. Після звільнення міста від німецько-фашистських загарбників постачальники управління знайшли на околиці міста чотири полуторки (ГАЗ-ММ), залишені якоюсь військовою частиною в несправному стані. Відремонтували і почали користуватись ними для вивезення матеріалів, устаткування, запчастин на підприємства електротранспорту та об'єкти будівництва. Пізніше цей парк поповнився ще кількома трофейними та вітчизняними автомобілями, але й вони не задовольняли зростаючих потреб у транспортних засобах. Тоді в 1949 році на допомогу прийшли... коні. Наприкінці 1952 року гараж служби матеріально-технічного постачання налічував 26 автомашин і 29 коней.

У 1958 році цей гараж виділився в самостійне господарство під назвою автогужова база. На неї було покладено функції забезпечення транспортом усіх діючих підприємств управління.

Згодом коні були передані в інші господарства міста, а база з 1961 року стала називатись аварійно-відбудовною службою. Тепер сюди були передані й автовишки енергосистем. У 1968 році тут налічувалось уже 104 одиниці різних машин і механізмів, служба була перейменована в автобазу, а в 1974 році вона перебралась з пристосованих приміщень на вул. Глибочицькій у нові виробничі корпуси на вул. Пархоменка. З 1976 року тут створена також колона вантажних тролейбусів.

У різний час кращими виробничниками автопідприємства зарекомендували себе шофери Є. Єлтишев, С. Буровський, Т. Фужик, В. Трикон, В. Мачинський, П. Кулик, М. Лихач, О. Матвієнко, І. Поцелуй та багато інших. Вагомий вклад у зміцнення матеріально-технічної бази підприємства внесли його керівники М. Скрима, В. Мандрикін, В. Лень, інженери В. Заставний, Л. Чернявський.

Звичайно ж таке багатогалузеве господарство, як трамвайно-тролейбусне управління, не могло б чітко працювати без сильної економічної служби. Зразу ж після звільнення міста від німецько-фашистських загарбників її очолив В. Криворучко. В 70-ті роки вагомий внесок у вдосконалення методу нормативного планування внесла Л. Ліщинська. На високому рівні ведуть економічну роботу Л. Сущенко, Є. Журавель, О. Рубцова, Л. Гладишев, Г. Кулик, Л. Огар та інші.

За значний вклад у розвиток електротранспорту, вдосконалення його роботи і покращання обслуговування населення більше трьохсот виробничників удостоєні високих урядових нагород. Серед них найвищої нагороди Батьківщини — ордена Леніна — удостоєні водії С. Парамей, В. Джурило, П. Костюченко, В. Мірошніченко, слюсарі О. Дубовицький та М. Коноваленко.

У колективі виросла плеяда заслужених працівників транспорту республіки. Першим в Україні цього почесного звання удостоївся головний інженер трамвайно-тролейбусного управління М. Ольшанський, за ним — водії трамвая І. Олійник, В. Мірошніченко, начальник маршруту О. Малишенко, водії тролейбуса В. Сидорук, начальник Дарницького депо І. Кацов, начальники енергосистем В. Погребняк та служби колії В. Пугієнко. Велика група працівників нагороджена Почесною Грамотою Президії Верховної Ради УРСР, зокрема начальник вагоноскладального цеху заводу О. Добролюж, водії трамвая Н. Войдевич, Г. Миронова, С. Парамей, слюсарі В. Кукулін, Ф. Чубар, начальник служби руху У. Савчук, майстер відділу технічного контролю енергосистем В. Єрмоленко, стрілочник А. Черниш та інші.

Багато електротранспортників, згаданих тут і не згаданих, заслуговують на написання про них окремих книг. Далі наведемо короткі відомості про кавалерів ордена Леніна, заслужених працівників транспорту, заслужених раціоналізаторів, визначних виробничників і керівників виробництва.

Андреев Василь Андрійович (1908) — кадровий електротранспортник, майже 28 років очолював службу рухомого складу трамвайно-тролейбусного управління (1947—1975).

Закінчив Середньоазіатський енергомеханічний інститут у 1931 році. Трудова діяльність Василя Андрійовича на електротранспорті Києва розпочалась у важкий період, коли місто заліковувало свої рани, заподіяні війною, інтенсивно впроваджувались нові типи рухомого складу трамвая і тролейбуса. В цих складних умовах він зумів налагодити своєчасне їх технічне обслуговування і ремонт, забезпечити надійну роботу на лінії.

Учасник Великої Вітчизняної війни, нагороджений двома орденами Вітчизняної війни, багатьма медалями. Виконував обов'язки голови ради ветеранів війни.

Богославец Григорій Семенович (1946) очолює службу рухомого складу трамвайно-тролейбусного управління з 1980 року.

Закінчив Київський політехнічний інститут у 1975 році. Трудову діяльність розпочав слюсарем у Дарницькому трамвайному депо (1964); працював майстром, начальником цеху, заступником начальника Жовтневого тролейбусного депо.

На всіх посадах виявив себе кваліфікованим спеціалістом, вмілим організатором. Його робота на посаді начальника служби рухомого складу співпала з освоєнням експлуатації і ремонту нових типів рухомого складу — тиристорних вагонів Т-3М, тролейбусів 14Тр і 15Тр чехословацького виробництва та зчленованих тролейбусів ДАК-217Е румунського. Проводить значну роботу по впровадженню нових методів відновлення деталей, організації виготовлення запчастин, удосконаленню технології ремонту рухомого складу. Нагороджений орденом «Знак Пошани».

Бруевич Володимир Антонович (1938) — головний інженер трамвайно-тролейбусного управління з 1980 року.

Закінчив Київський політехнічний інститут у 1967. Трудову діяльність на електротранспорті розпочав майстром цеху підстанцій енергосистем, потім очолював цей цех, у 1971 році став головним інженером господарства. Виявив себе висококваліфікованим спеціалістом з широкою ерудицією і хорошими організаторськими здібностями, був висунутий на посаду головного інженера управління.

Під час останньої реконструкції фунікулера (1983—1984 рр.) керував монтажем і налагодженням нового унікального устаткування, майстерно провів операції встановлення вагонів фунікулера на рейки за допомогою потужних кранів. З його участю розроблене прогресивне технологічне планування тролейбусного депо з ремонтними майстернями для будівництва в Києві. Багато уваги приділяє створенню і впровадженню нової техніки й технології, механізації ремонтного виробництва, організації виробництва вітчизняних тролейбусів.

Нагороджений орденом Дружби народів, Почесною Грамотою ЦК ВЛКСМ за активну участь у збиранні врожаю на цілинних землях у 1956 році, нагрудним знаком ВЦРПС «За активну роботу з механізації ручних робіт» у одинадцять п'ятиріччя.

Веклич Володимир Пилипович (1938) — доктор технічних наук, заступник директора Науково-дослідного і конструкторсько-технологічного інституту міського господарства.

Закінчив Харківський інститут інженерів комунального будівництва у 1960 році. Трудову діяльність розпочав заступником начальника технічного відділу, потім працював головним інженером служби рухомого складу трамвайно-тролейбусного управління. Очолював Жовтневе тролейбусне депо. Приділяв багато уваги вдосконаленню виробничих процесів, вперше у світовій практиці довів можливість і з'єднав два тролейбуси у поїзд для підвищення провальної спроможності транспортної одиниці. Це нововведення набуло широкого впровадження в містах країни.

У 1970 році закінчив аспірантуру і захистив дисертацію на вчену ступінь кандидата, а в 1990 — доктора технічних наук.

У 1972 році висунутий на посаду заступника директора Науково-дослідного і конструкторсько-технологічного інституту міського господарства, а протягом 1973—1987 рр. очолював колектив інституту. У цьому закладі продовжує творчу роботу по вирішенню актуальних проблем міського електротранспорту. Під його керівництвом і з безпосередньою участю створені діагностичні комплекси, механізовані пости заміни агрегатів, системи автоматизованого обліку руху, прогресивні планування виробничих приміщень тролейбусних депо тощо.

Опублікував більше сорока наукових праць, є автором десяти винаходів, має вчене звання старшого наукового співробітника.

Нагороджений орденом «Знак Пошани», обирався депутатом районної Ради народних депутатів.

Гняздовський Павло Леонтійович (1890—1972) — головний бухгалтер трамвайно-тролейбусного управління більше 30 років.

Трудову діяльність розпочав рахівником Святошинського трамвая у 1904 році. У цифрах фінансових звітів про роботу трамвая, які складав Павло Леонтійович, відображена 60-річна історія київського електротранспорту.

У 1932 році закінчив Київський інститут народногосподарського обліку і з того часу став головним бухгалтером трамвайного тресту, а залишив цей пост лише у 1967 році.

Дубовицький Олександр Максимович (1930) — кавалер ордена Леніна, кадровий слюсар-електрик.

На завод ім. Ф. Е. Дзержинського прийшов у 1947 році по путівці комсомолу електриком 5 розряду. Швидко освоїв будову електрообладнання трамваїв і тролейбусів, здобув суміжні професії: радіотелемайстра, слюсара, електрозварника. Виготовив цілий ряд стендів і пристроїв для полегшення праці ремонтника. Його по праву називають майстром «золоті руки».

Трудові успіхи Олександра Максимовича відзначені орденами Леніна, Трудового Червоного Прапора, медалями.

Дяконов Василь Кирилович (1913—1983) очолював трамвайно-тролейбусне управління з 1961 по 1980 рік.

Закінчив Харківський інститут інженерів транспорту у 1953 році та Всесоюзний інститут інженерів залізничного транспорту у 1962.

Працював машиністом паровоза, начальником цеху, начальником локомотивного депо, заступником начальника локомотивної служби Донецької залізниці, начальником цієї служби Львівської та Південно-Західної залізниць, у роки Великої Вітчизняної війни — на фронтowych залізницях.

За час роботи в трамвайно-тролейбусному управлінні запровадив цілий ряд нововведень (наукову організацію руху, госпрозрахунок, тролейбусні поїзди, контактне зварювання рейок, кремнієві випрямлячі та ін.); був спів-автором трьох винаходів і ряду раціоналізаторських пропозицій; зміцнив виробничо-технічну базу господарства; побудував першу в країні лінію швидкісного трамвая; вивів колектив у число передових в країні. Обирався депутатом Львівської та Київської міських Рад народних депутатів, членом Міжнародної комісії з економіки транспорту МСГТ.

Нагороджений орденами Червоної Зірки, Трудового Червоного Прапора, Жовтневої революції, «Знак Пошани», багатьма медалями.

Жигайло Євген Георгійович (1924—1983) — кадровий водій тролейбуса.

На київський електротранспорт, у 1-е депо, прийшов у 1949 році і все своє подальше життя присвятив справі перевезення пасажирів.

Великою популярністю в депо користувалася школа передового досвіду, якою керував Євген Георгійович. Вміло передавав свій багатий досвід молоді, вчив її жити й працювати по совісті. Підготував понад 200 молодих водіїв.

Брав активну участь у громадсько-політичному житті колективу депо й міста.

За видатні трудові успіхи нагороджений орденами Трудової Слави 2-го і 3-го ступенів, медалями.

Кацов Ісаак Абрамович (1928—1988) очолював колектив Дарницького трамвайного депо з дня його заснування (1959) аж до виходу на пенсію (1988), заслужений працівник транспорту УРСР.

Закінчив Київський політехнічний інститут та Вищу економічну школу господарського управління при міському Компартії України.

Вивів колектив депо в число кращих не тільки в республіці, а й у країні. У 1977 році колективу депо, в числі перших десяти підприємств міста, присвоєно звання зразкового, а в 1983 — звання «Колектив комуністичної праці». Колектив депо став володарем Диплома Ради Міністрів СРСР і ВЦРПС за високу культуру виробництва, занесений в Книгу трудової доблесті на ВДНГ УРСР.

Нагороджений орденом «Знак Пошани», медалями, йому присвоєно також почесне звання заслуженого працівника Міністерства чорної металургії і машинобудування Чехословацької соціалістичної республіки.

Протягом 15 років обирався депутатом районної Ради народних депутатів, де очолював постійну комісію транспорту і зв'язку.

Коноваленко Микола Миколайович (1928) — кавалер ордена Леніна, заслужений раціоналізатор УРСР, кадровий слюсар з ремонту рухомого складу.

Трудову діяльність на електротранспорті розпочав у 1952 році слюсарем, у 1976 — був обраний бригадиром слюсарів агрегатного відділення 1-го тролейбусного депо.

Завжди творчо ставився до виконання дорученого завдання. Разом з членами бригади і самостійно вніс 114 раціоналізаторських пропозицій, направлених на механізацію ручної праці, з економічним ефектом 54,7 тис. крб. Це дало можливість значно збільшити обсяги ремонтних робіт при одночасному скороченні чисельності членів бригади вдвічі.

Брав активну участь у громадському житті колективу: довгий час очолював цехову профспілкову організацію, обирався членом профкому депо.

За трудові звершення удостоєний високих урядових нагород: орденів Леніна, Трудового Червоного Прапора, Жовтневої революції, Почесної Грамоти Президії Верховної Ради УРСР, багатьох медалей.

Костюченко Петро Дмитрович (1925—1990) — кавалер ордена Леніна, кадровий водій трамвая.

На електротранспорт прийшов у 1950 році після демобілізації з лав Радянської Армії і почав працювати в депо ім. В. І. Леніна. З 1953 року і до виходу на пенсію сумлінно працював у депо ім. Л. Б. Красіна. Завжди виконував і перевиконував завдання, був майстром високої культури обслуговування, вмілим і чуйним наставником молоді.

30 червня 1988 року вивів з воріт заводу відновлений вагон зразка 1892 року.

Учасник Великої Вітчизняної війни. За ратні і трудові звершення удостоєний високих урядових нагород: орденів Леніна, Жовтневої революції, двох орденів Вітчизняної війни, ордена Червоної Зірки, багатьох медалей.

Крат Віктор Ілліч (1940) очолює Управління міського електротранспорту Держкомітету житлово-комунального господарства України з 1987 року.

Закінчив Київський політехнічний інститут у 1967 році. Трудову діяльність розпочав інженером у 1-му тролейбусному депо. Пізніше працював начальником цеху, начальником служби рухомого складу трамвайно-тролейбусного управління, очолював колектив Жовтневого тролейбусного депо. На всіх ділянках роботи виявляв високі організаторські здібності, вміння працювати з людьми, потяг до нового.

У 1983 році запрошений на посаду головного інженера Управління міського електротранспорту Міністерства житлово-комунального господарства УРСР.

Макаренко Петро Семенович (1900—1983) — учасник громадянської і Великої Вітчизняної воєн, начальник трамвайно-тролейбусного управління протягом 1952—1961 рр.

З 1920 по 1923 рік служив в органах міліції, брав участь у ліквідації контрреволюційних банд. Потім працював на взуттєвій фабриці, без відриву від виробництва закінчив робфак, а згодом і Київський індустріальний інститут.

В роки Великої Вітчизняної війни — в лавах Радянської Армії. Командував партизанським загonom, брав участь у визволенні Києва. Демобілізувався у званні майора.

У післявоєнні роки працював головою Київського обласного комітету профспілки комунальників, начальником трамвайно-тролейбусного управління.

Його бойові і трудові заслуги відзначені двома орденами Червоної Зірки, багатьма медалями.

Малишенко Олександр Терентійович (1918) — заслужений працівник транспорту УРСР, протягом 25 років працював у Жовтневому тролейбусному депо водієм, лінійним техніком, начальником маршруту.

Досконало оволодів прогресивними методами роботи, виробив свої методи, користувався авторитетом серед членів колективу. Свій досвід роботи виклав на сторінках газети «Київський електротранспорт» у 1984 році під заголовком «Керівник колективу».

Олександр Терентійович належить до того покоління, яке винесло на своїх плечах тягар Великої Вітчизняної. За ратні подвиги нагороджений орденами Вітчизняної війни, Червоної Зірки, багатьма медалями, брав участь у Параді перемоги на Красній площі у 1945 році.

Мірошниченко Віктор Якович (1930) — кавалер ордена Леніна, заслужений працівник транспорту УРСР, кадровий водій трамвая.

Вся його трудова діяльність пройшла в депо ім. В. І. Леніна, де він почав працювати з 1954 року. Опанувавши професію водія, швидко досяг найвищої майстерності, завжди виконував і перевищував завдання з високою культурою обслуговування. Невдовзі був призначений наставником. За час роботи підготував близько 100 водіїв.

За високі показники у праці нагороджений орденами Леніна, Трудового Червоного Прапора, знаком «Ударник дев'ятої п'ятирічки».

Олійник Іван Юхимович (1923—1991) заслужений працівник транспорту УРСР, кадровий водій трамвая.

Трудова діяльність пройшла в депо ім. В. І. Леніна, де він працював з 1951 по 1985 рік. Завжди сумлінно виконував і перевищував завдання з перевезення пасажирів, не мав від них жодної скарги. Після досягнення найвищої майстерності був призначений наставником. За час роботи підготував близько 200 водіїв.

Нелегкими видалися йому роки Великої Вітчизняної війни. Брав участь у прориві блокади Ленінграда, воював у Карелії, Заполяр'ї, на території Польщі. Двічі був поранений і контужений.

Бойові і трудові заслуги Івана Юхимовича відзначені орденами Червоної Зірки, Трудової Слави 3-го ступеня, «Знак Пошани», багатьма медалями.

Ольшанський Михайло Олександрович (1901) — заслужений працівник транспорту УРСР, протягом 28 років був головним інженером трамвайно-тролейбусного управління (до 1972 року).

З 1926 року почав працювати в Головних трамвайних майстернях ім. Т. Домбала техніком, одночасно навчався в Київському політехнічному інституті (закінчив у 1929 році), потім завідував конструкторським бюро, а напередодні Великої Вітчизняної війни був начальником технічного відділу заводу.

У перші дні війни, як висококваліфікований інженер, був евакуйований разом з провідними заводами міста в Сибір, де працював на одному з оборонних заводів Новосибірська.

Після визволення Києва від німецько-фашистських загарбників був відкликаний у Київ і призначений головним інженером трамвайно-тролейбусного управління з тимчасовим виконанням обов'язків начальника.

У перші повоєнні роки за завданням Уряду республіки побував в Угорщині і Румунії, як повпред з виявлення й відвантаження устаткування та матеріалів, вивезених фашистами з України, а заодно з метою вивчення роботи міського господарства. З такою місією побував також в Австрії, Чехословаччині, Німеччині. У Сполучених Штатах Америки приймав устаткування, виділене для України.

За піввіковий період роботи брав участь у створенні нових моделей рухомого складу, відбудові зруйнованого війною електротранспорту, розробці і впровадженні збірного залізобетону в колійному та енергетичному господарствах, впровадженні напівпровідникової техніки і автоматики на тягових підстанціях. Автор двох винаходів.

Трудові успіхи Михайла Олександровича відзначені орденом «Знак Пошани», Почесною Грамотою Президії Верховної Ради УРСР, багатьма медалями.

Парамей Семен Хомич (1913—1983) — кавалер ордена Леніна, кадровий водій трамвая. На електротранспорт прийшов у 1935 році водієм трамвая депо ім. Т. Г. Шевченка. Тут він досяг найвищої майстерності, звідси був призваний до лав Червоної Армії, у складі якої пройшов усю Велику Вітчизняну, сюди повернувся після демобілізації і сумлінно працював аж до виходу на пенсію у 1974 році.

У 1955 році йому присвоєно звання «Кращий водій міського електротранспорту УРСР». Свій досвід роботи передав більш ніж 50 водіям.

Нагороджений орденом Леніна, Почесною Грамотою Президії Верховної Ради УРСР, багатьма медалями.

Пижигов Олексій Федосійович (1908—1984) — один з активних керівників відбудови електротранспорту міста після Великої Вітчизняної війни.

Його трудова біографія розпочалась у колективі суднобудівників на заводі «Ленінська кузня», де працював токарем і одночасно навчався на робфаци.

Після закінчення у 1931 році Київського індустріального інституту був направлений на завод «Уралмаш» (Свердловськ). Пізніше повернувся на «Ленінську кузню», де працював інженером-конструктором, начальником механо-складального цеху, начальником судноверфі, головним інженером заводу.

За направленням міським партії з серпня 1940 по вересень 1941 року очолював трамвайний трест. Тієї ж осені пізнав гіркоту відступу, був поранений, попав у полон до фашистів. Утік, потрапив до партизанів Макарієвського району Київської області, де був призначений комісаром загону.

В кінці 1943 року став начальником управління міського електротранспорту Харкова. У 1944—1947 рр. працював директором електростанції в Києві. А весною 1947 йому доручають очолити трамвайно-тролейбусне управління і відбудувати його. То був нелегкий період роботи на електротранспорті, але Олексій Федосійович відмінно справився з дорученим завданням, чим заслужив визнання й повагу в усіх трудових колективах управління.

У 1950 році перейшов на проектну роботу в інститут «Діпроцивільпромбуд», вклавши певний внесок у будівництво міста. Під його керівництвом виготовлено проектно-кошторисну документацію на будівництво виробничих баз автопідприємства і будівельно-монтажного управління трамвайно-тролейбусного управління.

Погребняк Василь Олександрович (1926) — заслужений працівник транспорту УРСР, кадровий електротранспортник.

Закінчив Київський технікум міського електротранспорту та Київський політехнічний інститут. Трудову діяльність розпочав майстром цеху підстанцій, у 1965 році став головним інженером енергогосподарства, а з 1971 по 1986 рік очолював цей колектив.

Під його керівництвом і з безпосередньою участю були створені й впроваджені досконалі спеціальні контактної мережі, розроблена і впроваджена раціональна система технічного обслуговування і ремонту складових господарства, яка забезпечила високу надійність електропостачання при найменшій в країні чисельності обслуговуючого персоналу.

Нагороджений орденом «Знак Пошани», медалями.

Путієнко Володимир Григорович (1925) — начальник служби колії з 1961 року, заслужений працівник транспорту УРСР.

Закінчив Київський технікум міського електротранспорту у 1952 році та Київський автомобільно-дорожній інститут у 1959. Трудову діяльність розпочав дорожнім майстром, займав керівні посади середньої ланки: технічний керівник, начальник дистанції колії.

Очолювана ним служба перетворилась у передове підприємство з потужною виробничою базою. Усі дистанції і служба в цілому оснащені необхідною спеціальною технікою і механізмами, більшість з яких створена спеціалістами служби і заводу електротранспорту ім. Ф. Е. Дзержинського.

За участь у створенні рейкозваривального вагона удостоєний срібною медалі ВДНГ СРСР.

Під його керівництвом і безпосередній участі розроблена й впроваджена прогресивна технологія колійних робіт із застосуванням машин і механізмів, створені прогресивна конструкція колії для мостів і шляхопроводів, стрілочний перевод з гнучкими гострятьсями та інші.

Брав активну участь у будівництві та налагодженні першої в країні лінії швидкісного трамвая. У рік тяжкого лихоліття, аварії на Чорнобильській АЕС, в рекордно короткий строк організував і забезпечив виготовлення двох поливомийних вагонів для поливу трамвайних колій.

Нагороджений Почесною Грамотою Президії Верховної Ради УРСР, медалями.

Савченко Іван Андрійович (1922) — заслужений працівник транспорту УРСР.

У 1941 році добровольцем поступив у піхотне училище. Учасник Великої Вітчизняної війни. З боями пройшов до Берліна.

У 1948 закінчив Харківський електротехнічний інститут, а в 1951 — Харківський інститут інженерів комунального будівництва. Направлений на роботу в Київ.

Працював на керівних посадах у трамвайному депо ім. Т. Г. Шевченка, енергосистемах. У 1961 році був запрошений на роботу в Управління міського електротранспорту Міністерства комунального господарства УРСР, де працював начальником технічного відділу, головним інженером, заступником начальника управління.

Нагороджений орденами Вітчизняної війни, Червоної Зірки, «Знак Пошани», медалями «За відвагу», «За оборону Сталінграда», «За звільнення Варшави», «За взяття Берліна» та іншими.

Савченко Марія Павлівна (1926) — головний інженер проекту першої в країні лінії швидкісного трамвая «Площа Перемоги — Велика Окружна дорога».

Закінчила Харківський інститут інженерів комунального будівництва у 1951 році. Протягом семи років працювала старшим інженером у службі колії, потім була запрошена в проектний інститут «Київпроект».

За її проектами у місті побудовано понад 70 км трамвайних і близько 120 км тролейбусних ліній. Брала активну участь у підготовці Будівельних норм і правил проектування трамвайних і тролейбусних ліній (СНіП II-41-76 та СНіП 2.05.09-90).

Нагороджена медаллю «За трудову доблесть».

Сидорук Василь Степанович (1929) — заслужений працівник транспорту УРСР, кадровий водій тролейбуса.

На електротранспорт прийшов у 1953 році. Швидко освоїв настанови свого майстра Р. Приходчука і сам став майстром безаварійної їзди і високої культури обслуговування. 29 років працював на 11 маршруті, який у 1976 році завоював звання зразкового, одним із перших почав водити поїзд. Зарекомендував себе умілим наставником першозимників.

Брав активну участь в громадському житті колективу: понад 15 років виконував обов'язки голови цехового профкому, член ради маршруту, активний автодружинник.

За самовіддану працю нагороджений медаллю «За трудову відзнаку».

Щербина Геннадій Павлович (1939) — кандидат технічних наук, директор Науково-дослідного і конструкторсько-технологічного інституту міського господарства.

Закінчив Харківський механічний технікум у 1957 році і Харківський інститут інженерів комунального будівництва у 1962. Трудову діяльність розпочав у Київському трамвайно-тролейбусному управлінні інженером служби рухомого складу. Для поглиблення практичних навичок із своєї ініціативи пройшов школу майстра у трамвайному депо і начальника цеху на заводі електротранспорту ім. Ф. Е. Дзержинського. Два роки працював викладачем спе-

ціальних дисциплін у Київському технікумі міського електротранспорту. Майже п'ять років очолював службу рухомого складу.

У 1973 році запрошений на посаду начальника Головного управління міського електротранспорту Міністерства житлово-комунального господарства УРСР. Вніс значний вклад у розвиток електротранспорту республіки: в 10 містах відкрито тролейбусний рух, побудовано першу чергу швидкісного трамвая в Кривому Розі, запроєктовано швидкісний трамвай для Львова, зміцнена матеріально-технічна база підприємств ряду міст.

У 1974 році закінчив аспірантуру і захистив дисертацію на вчену ступінь кандидата технічних наук. Опублікував більше десяти наукових праць.

У 1987 році обраний директором Науково-дослідного і конструкторсько-технологічного інституту міського господарства.

Нагороджений орденом «Знак Пошани», медалями.

На завершення розповіді про електротранспортників скажемо кілька слів і про авторів книги.

Бейкул Станіслав Петрович (1941) очолює трамвайно-тролейбусне управління з 1980 року.

Закінчив Харківський інститут інженерів комунального будівництва у 1962 році. Трудову діяльність розпочав інженером у 1-му тролейбусному депо. Очолював там виробничо-технічний відділ, працював головним інженером депо і управління. Багато уваги приділив вдосконаленню системи ремонтів рухомого складу, створенню нестандартного устаткування для полегшення ручної праці.

У 1980 році висунутий на посаду начальника трамвайно-тролейбусного управління. Неодноразово обирався депутатом Київської міської Ради народних депутатів, член Міжнародної комісії з економіки транспорту МСГТ. У вересні 1991 року його обрано президентом корпорації «Укрелектротранс».

Нагороджений орденом Дружби народів, медалями.

Брамський Казимир Антонович (1935) очолює технічний відділ трамвайно-тролейбусного управління з 1975 року.

Закінчив Харківський інститут інженерів комунального будівництва в 1964 році. Трудову діяльність розпочав у 1952 році слюсарем з ремонту вагонів на станції Жмеринка після навчання у цьому місті в залізничному училищі. Після закінчення інституту був направлений в Київське трамвайно-тролейбусне управління, де зарахований інженером технічного відділу. Пройшов сходинки старшого інженера, заступника начальника відділу та начальника відділу. Очолюваний ним відділ проводить значну роботу з розвитку електротранспорту, підвищення рівня науково-технічного прогресу господарства.

Започаткував подання у багатотиражній газеті докладної інформації про досягнення електротранспортників протягом останніх п'ятирічок. Є автором численних статей і репортажів на технічні та суспільно-політичні теми. Зокрема, автор статей «трамвай» і «тролейбус», вміщених у Енциклопедичний довідник «Київ», виданий у 1981 році до 1500-річчя Києва, статті «Київський фунікулер», надрукованої в угорському журналі «Városi Közlekedés» («Міський транспорт») № 3 у 1986, статті про діяльність творця перших російських літаків і тепловозів Я. М. Гаккеля в республіканському міжвідомчому збірнику АН УРСР «Очерки истории естествознания и техники» за 1991 рік, спів-автор ряду проспектів про електротранспорт Києва.

З 1983 року — член комісії пам'яток науки і техніки Українського товариства охорони пам'яток історії та культури.

Натхненна праця київських електротранспортників помітна не тільки в республіці, а й у країні в цілому. Свій багатий досвід вони передають на республіканських і всесоюзних семінарах та школах передового досвіду. Тільки за останнє десятиріччя спеціалісти Київського трамвайно-тролейбусного управління ви-

ступали з доповідями на всесоюзних форумах в Ризі, Душанбе, Баку, Тбілісі, Волгограді, Владивостоку, Архангельську, Свердловську та інших містах.

За досягнення кращих результатів у праці колектив трамвайно-тролейбусного управління Києва у 1967 році нагороджено Почесною Грамотою Президії Верховної Ради УРСР, пам'ятним Червоним Прапором ЦК Компартії України, Президії Верховної Ради УРСР, Ради Міністрів УРСР та Укрпрофради. В 1977 році Міністерство житлово-комунального господарства УРСР віднесло Київське трамвайно-тролейбусне управління до числа підприємств-еталонів республіки. У 1980 році колектив нагороджено перехідним Червоним прапором ЦК КПРС, Ради Міністрів СРСР, ВЦРПС та ЦК ВЛКСМ, а в 1984-му — занесено на Республіканську Дошку пошани на ВДНГ УРСР.

КРОК У ДВАДЦЯТЬ ПЕРШЕ СТОЛІТТЯ

Якщо ви останній раз були в Києві на святкуванні 75-річчя трамвая і тепер приїдете відзначати його віковий ювілей, ви не впізнаєте «стольного града». За цей час він розрісся, як кажуть, і вздовж, і впоперек. У його правобережній частині виросли житлові масиви Микільська та Південна Борщагівки, Виноград, Мінський, Оболонь, Теремки. А на Лівобережжі — це Березняки, Комсомольський, Кибальчича, Райдужний, Вигурівщина — Троєщина, Харківський. Окремі з них (Оболонь, Вигурівщина — Троєщина) за обсягом житлового фонду рівнозначні обласному центру. Порівняно з 1950 роком житловий фонд міста зріс більше ніж у шість разів і на кінець 1990 року становив майже 43 млн м².

Значно змінилося обличчя центральної частини міста. Реконструйовано Майдан Незалежності, на Хрещатику виросли споруди Будинку профспілок, готелю «Хрещатик», на площі Ленінського комсомолу — споруда Республіканського громадсько-політичного і культурного центру, на вул. Рози Люксембург — 20-поверховий готель «Київ».

Виросла мережа метрополітену. Нині вже діє три його лінії: Святошинсько-Броварська, Куренівсько-Червоноармійська та Сирецько-Печерська. Загальна довжина ліній метро на кінець 1990 року становила 39,1 км, на яких розташовано 34 станції метро.

У місті виріс ряд нових споруд закладів науки, культури, охорони здоров'я та інших. Композиційним стрижнем, який об'єднав увесь простір площі Дзержинського, став комплекс інституту технічної інформації та техніко-економічних дослід-

жень України. На вул. Леніна завершено будівництво 16-поверхової будівлі для Головного управління проектних робіт з житлово-цивільного та комунального будівництва — «Київпроект».

Особливе місце серед нових споруд займає Палац культури «Україна», що на вул. Червоноармійській. Львівську площу прикрасили Будинки художників та Будинки торгівлі.

На перетині проспектів Перемоги та Повітрофлотського виросли споруди Палацу реєстрації шлюбів та новонароджених, інституту «Украєропроект» та обчислювального центру Українського управління цивільної авіації, на бульварі Шевченка став до ладу новий комплекс залізничного вокзалу з касами попереднього продажу квитків та готелем.

На вул. Герцена розташувався крупний лікувальний комплекс Республіканського центру охорони материнства та дитинства, а на Московській площі — найбільша на Україні Центральна наукова бібліотека АН України.

Всього не перелічити. Місто розвивається, реконструюється, упорядковується.

Діючий нині генеральний план розвитку міста, розрахований до 2005 року, передбачає подальший розвиток усіх елементів складного міського господарства.

Районами інтенсивного житлового будівництва кінця нинішнього — початку прийдешнього століття передбачаються масиви, що вже забудовуються: Вигурівщина — Троєщина, Харківський, Теремки, Святошине, Біличі, Виноградар, і нові райони — Биківня, Позняки, Осокорки, Пирогове — Чапаєвка, біля Дарницького вагоноремонтного та станкозаводу.

Реконструкція житлового фонду передбачена по вул. Коротченка, Петропавлівській, Дем'яна Бедного, Котовського, Артема, Косіора, Володарського, Воровського, Маріїнській, Великій Житомирській, Кіквідзе, Дружби народів, Старонаводницькій, Урицького, проспектах Науки й Червонозоряному та інших.

Розрахунки показують, що вже в 2000 році населення міста досягне трьох мільйонів. Тому паралельно з житловим будівництвом передбачено спорудження цілого ряду об'єктів зовнішнього і внутрішнього транспорту.

Передбачено реконструювати залізничну станцію «Київ-Пасажирський», побудувати другий у місті залізничний вокзал «Київ-Східний», розширити аеровокзали «Київ» і «Бориспіль», побудувати новий Центральний автовокзал.

Дальшого розвитку набуде метрополітен. По Куренівсько-Червоноармійській лінії голубі експresi помчать до Центру вис-тавок і ярмарків, а по Сирецько-Печерській — від вул. Коротчен-ка до Харківської пл. Розпочнеться будівництво четвертої Подільсько-Воскресенської лінії.

У зв'язку з таким грандіозним житловим будівництвом і загостренням екологічної обстановки особливу увагу передбачено приділити розвитку наземного елетротранспорту, зміцненню його матеріально-технічної бази.

Зокрема передбачено реконструювати 1-е, розширити 3-є і побудувати 5-є тролейбусні депо, виконати технічне переозброєння заводу, побудувати 5-є трамвайне депо та професійно-технічне училище.

Оскільки основні обсяги житлового будівництва будуть освоюватись на Лівобережжі, прийнято рішення зв'язати усі житлові масиви лінією швидкісного трамвая, траса якої проляже з півночі на південь уздовж Дніпра. Ця лінія почнеться від вул. Милославської на масиві Вигурівщина—Троещина, проляже по вул. Бальзака, перетне проспект Ватутіна, потім залізницю і вздовж неї піде на Осокорки, торкаючись Райдужного, Русанівки, Березняків, Позняків. Загальна довжина лінії становитиме 24 км.

Перша черга цієї лінії з Вигурівщини—Троещини до проспекту Воз'єднання має стати до ладу у 1997—1998 рр. У ці строки повинно бути збудовано й нове трамвайне депо для експлуатації лінії.

Крім лінії швидкісного трамвая, передбачається подовжити трамвайні лінії звичайного режиму по вулицях Закревського та Милославській — з одного боку, а також по вул. Тростянецькій — з другого.

Значно в більших обсягах передбачено будівництво тролейбусних ліній. Найближчим часом тролейбуси підуть по вул. Лукашевича до західного павільйону залізничної станції «Київ-Пасажирський», по бульвару Перова до станції метро «Дарниця», а потім до Ленінградської площі. Педебачено подовжити лінію від площі Шевченка на Мінський житловий масив по вулицях Полярній та Кондратюка, по просп. Академіка Глушкова до Кібернетичного центру та масиву Теремки-1, по Червонозоряному проспекту.

У подальші роки передбачається подовжити тролейбусні лінії по просп. Науки на масив Пирогове—Чапаєвка, нові лінії проляжуть по вул. Васильківській, проспектах Вернадського, Корнійчука, Героїв Сталінграда, 60-річчя Жовтня та інших магістралях міста. Поява на цих трасах тролейбуса дозволить зменшити тут або повністю зняти рух автобусів і тим самим зменшити викиди в атмосферу шкідливих речовин.

Для підвищення ефективності роботи усіх видів міського транспорту, спираючись на зарубіжний досвід, київські транспортники ставлять собі за мету об'єднатися в одну транспортну організацію. Цей процес відбуватиметься у кілька етапів.

Спочатку передбачається створити централізовану службу міськвиконкому, яка б стала замовником транспортних засобів для забезпечення пасажирських перевезень у місті.

Другим етапом має стати створення Центральної диспетчерської станції для керівництва рухом усіма видами міського транспорту. Тут передбачається також створення обчислювального центру, який полегшить оперативну роботу і стане базою для впровадження автоматизованих систем на транспорті.

Наступний етап складатиме впровадження автоматизованих систем різного функціонального призначення.

Із завершенням створення такої інтегральної системи за транспортними підприємствами залишаться функції утримання рухомого складу в належному технічному стані й випуск його на лінію за замовленням Центральної диспетчерської станції.

Транспортні підприємства мають стати ремонтним виробництвом, оснащеним високоефективним діагностичним устаткуванням та роботизованими робочими місцями для заміни агрегатів, які відпрацювали свій ресурс або непередбачено вийшли з ладу.

Ремонт агрегатів має проводитись на механізованих поточних лініях шляхом заміни несправних деталей новими з проведенням налагоджувально-випробувальних робіт.

При відновленні деталей широко використовуватимуться передові технології з застосуванням електрофізичних та електрохімічних методів обробки.

Таким бачиться недалеке майбутнє міського транспорту.

ХРОНОЛОГІЯ

Дата	Основні події з історії транспорту міста
1869—1873	Перші пропозиції про організацію в Києві транспортно-го сполучення: група поміщиків на чолі з Корчак-Сивицьким послідовно подала міській думі чотири проекти кінної залізниці
1879—1880	Місцевий купець М. Левін організував у місті рух омнібусів. Всього курсувало 12 екіпажів. Через безладдя в їх утриманні санітарна комісія заборонила експлуатацію омнібусів
1880	Ще один проект кінної залізниці подала російсько-іноземна компанія на чолі з Рубаном.
1886	Штабс-капітан Модль і австрійський інженер де Балон подали заяву про намір побудувати «рельсовий паровий путь для подьема тяжестей от конца Александровской улицы на Трехсвятительскую»
29 вересня	Міське управління оголосило конкурс на кращий проект міської залізниці
1889 8 липня 1890 1 серпня 21 грудня	Міська дума визнала кращим проект інженера А. Струве Зі Струве підписано договір на будівництво міської залізниці Розпочато укладення рейкових колій на вулицях міста
1890—1892	Затверджено статут Товариства Київської міської залізниці
1890—1891	Рейкові колії укладено на лініях: Хрещатик — Васильківська; Олександрівський узвіз; Кирилівська; Львівська (до Лук'янівської площі); Вокзальна з відгалуженням на Галицький базар
1891 30 липня 9 вересня	Збудовано чотири парки: Лук'янівський, Васильківський, Олександрівський і Троїцький Відкрито рух конки по двох маршрутах
1892 2 травня	Розпочато спорудження дільниці електричного трамвая на Олександрівському узвозі
28 травня	Проведено перші випробування вагонів електричного трамвая, що прибули з Коломни, на Олександрівській вулиці, а згодом і на Олександрівському узвозі
1 червня	Спеціальна технічна комісія докладно оглянула електричну залізницю і визнала, що всі роботи виконані в повному обсязі відповідно до затвердженого проекту
1893	Вперше в Росії розпочато пасажирський рух електричного трамвая на лінії довжиною 1,5 км по найкрутішому в Києві Олександрівському узвозу й Олександрівській вулиці
1894	Технічний керівник будівництва електричного трамвая В. Первенко докладно описав його в журналі «Електричество», № 17, 21 і 23. Рейкові колії від Царської площі подовжено на Печерськ до Кріпосних воріт В. Ігнатович-Завілейський видав окремою брошурою лекцію «Электрический трамвай в Киеве». Збудовано Кузнечний парк

Продовження

Дата	Основні події з історії транспорту міста
1894—1895	Рейкові колії укладено на лініях: Володимирській, частково Караваєвській і Лагерній (від Лук'янівської площі до військових таборів на Сирці).
1896—1897	Електрифіковані Васильківська, Кадетська, Львівська, Володимирська та Кирилівська лінії
1898	Споруджено Маріїнсько-Благовіщенську лінію (нині вул. Саксаганського)
1899	Підприємець Р. Хойнацький заснував Святошинський трамвай
1900	Споруджено Політехнічну лінію (від Бессарабки до Політехнічного інституту)
1901	Споруджено Дачну лінію на паровій тязі в селище Пушча-Водиця. Внаслідок економічної кризи значно погіршилось становище трудящих. Наростає революційна боротьба
1902	Звернення Київського комітету РСДРП до вагоноводів та кондукторів про необхідність згуртуватися і починати боротьбу за праве діло
21 травня	Відбулась сходка трамвайників за участю 30 чоловік, на якій було прийнято рішення провести страйк кондукторів, вагоноводів, слюсарів та нижчих службовців
1903	На місці першої парової електростанції споруджена Олександрівська дизель-моторна станція (нині Шевченківська тягова підстанція).
1904	Споруджено Межигірську лінію Споруджено Лук'янівську лінію (так звану Київську Швейцарію), що з'єднала верхню частину Лук'янівки з Куренівкою. Споруджено дизель-моторну станцію в Пущі-Водиці, електрифіковано Дачну лінію, парова тяга перестала існувати.
1905	Розпочато роботи по спорудженню фунікулера і під'їзної до нього Михайлівської лінії (по Боричевому току). Ліквідовано Васильківський парк. На його території розпочато будівництво Головних трамвайних майстерень
5 січня 8 травня травень	Керівництво трамваем після смерті місцевого акціонера Л. Бродського перейшло до бельгійських акціонерів
1906	Відкрито фунікулер і Михайлівську лінію
1 травня 23 серпня	Головою правління бельгійського акціонерного товариства став місцевий капіталіст Марголін. Споруджено Липківську і Московську лінії на Печерську, подовжено існуючу до Лаври, а також Володимирську
1908—1909	Стали до ладу Головні трамвайні майстерні
1909	Створена профспілка робітників і службовців Київської міської залізниці
1909—1910	Підприємець Марголін побудував Деміївський трамвай
1909	Подовжені Володимирська та Караваєвська лінії, збудовано нові лінії: Прорізну, Глибочицьку, Звіринецьку і дільницю Набережної
1909—1910	Споруджено Лук'янівську дизель-моторну станцію, розширено Лук'янівський парк і ліквідовано Олександрівський

Дата	Основні події з історії транспорту міста
1912	Приватні підприємці на задніпровських слобідках побу- дували автомоторний трамвай. Міська дума вирішує здійснити своє право на достро- ковий викуп трамвая з 1 січня 1915 року
1913—1914	Експертна комісія склала опис майна трамвая і оціни- ла його
1915 1 січня	Міське управління одержало розрахунок викупної суми, яка за визначенням Товариства міської залізниці скла- ла 20890 тис. крб.
1918 18 березня 1918—1921	Без усякого викупу трамвай почав функціонувати як міське підприємство Технічним директором Київського трамвая працює відо- мий в Росії інженер Я. Гаккель. У цей час він розро- бив проект тепловоза
1921	Трамвай підпорядковано Комбінату комунальних під- приємств. Керівником трамвайного господарства при- значено Ю. Воробйова
1922 квітень	Початок відродження трамвайного господарства після громадянської війни З воріт Головних трамвайних майстерень виходять пер- ші два відремонтовані вагони.
1923	До кінця року пасажирський рух відновлено на Полі- технічній, Глибочицькій, Дачній, Вокзальній, Львівській, Кирилівській, Олександрівській та Печерській лініях В Головних трамвайних майстернях виготовлено перший електровоз для перевезення по трамвайній мережі цис- терн з нафтою.
1923—1925	Перші спроби колійників застосувати термітне зварю- вання рейкових стиків За рішенням міської Ради Головним трамвайним май- стерням присвоєно ім'я польського революціонера-інтер- націоналіста Т. Домбаля; Лук'янівському парку — В. І. Леніна; Троїцькому — Г. Є. Зінов'єва, а згодом Л. Б. Красіна; Кузнечному — Т. Г. Шевченка
1925	Комбінат комунальних підприємств, у складі якого пе- ребував трамвай, перетворено в комунальний відділ міської Ради.
1926	Київ одержав з Німеччини 10 автобусів. Їх експлуата- цію доручено трамвайному парку ім. В. І. Леніна. Ця автоколонна стала зародком міського автопідприємства
1927	В Головних трамвайних майстернях ім. Т. Домбаля виготовлено перший снігоочисник власної конструкції. Проведена повна інвентаризація трамвайного майна. Основні фонди на той час становили 11383,7 тис. крб. Розпочато проведення регулярних обстежень пасажир- ських потоків.
1928	Створено Всесоюзний трамвайний музей ім. 10-річчя Жовтня на місці Деміївського трамвайного господарст- ва (нині Голосіївської пл.). Лук'янівський народний будинок перетворено на клуб трамвайників (нині Будинок культури трамвайно-тро- лейбусного управління)
	У Головних трамвайних майстернях ім. Т. Домбаля ви- готовлено перші два пасажирські вагони власної кон- струкції.

Дата	Основні події з історії транспорту міста
1929 травень 1930 15 вересня 1931	Сталася аварія на фунікулері: при заміні каната верх- ній вагон зірвався вниз і при зіткненні з нижнім обид- ва розбилися. Розпочалась вимушена реконструкція Фунікулер відновив роботу після реконструкції
березень	Створено Комунальний трамвайний трест
15 квітня	Головні трамвайні майстерні ім. Т. Домбаля переймено- вані на трамвайний завод ім. Т. Домбаля Проведено перше розосередження початку роботи під- приємств, організацій і учбових закладів.
1 травня	Розпочато автоматизацію трамвайних стрілок Введено єдиний тариф вартістю 15 коп. за проїзд на трамвайному маршруті
1932	Вийшов перший номер п'ятиденної багатотиражної га- зети трамвайних парків «Київський трамвайник»; пізні- ше перейменованої на «Київський електротранспорт» Київський трамвай відзначив своє 40-річчя. Для роботи на транспорті міським комсомолу напра- вив 850 юнаків і дівчат.
1933	Трамвайний завод ім. Т. Домбаля виготовив дослідний зразок вагона, розробленого Всесоюзним трамвайно- автомобільним бюро.
1934	Завершена перша черга робіт по створенню виробничої бази вантажних перевезень на Совському тупику
1935 5 листопада	Трамвайний трест видав книгу «Киевский трамвай за сорок лет. 1892—1932» Роликові струмоприймачі трамвайних вагонів замінено дуговими
1936	Вперше на Україні в Києві відкрито рух тролейбусів по вул. Червоноармійській від трамвайного заводу ім. Т. Домбаля до нинішньої площі Льва Толстого. Перші п'ять тролейбусів виготовлено на заводі ім. Т. Домбаля
1937	Трамвайний завод ім. Т. Домбаля перейменовано на завод електротранспорту ім. Ф. Е. Дзержинського. За- вод виготовив вісім тролейбусів для Ростова-на-Дону. У Київ почали надходити тролейбуси ЯТБ-1 Ярослав- ського автомобільного заводу.
1939 1939—1940	Тролейбусний маршрут подовжено на Хрещатик Побудована тролейбусна лінія по вул. Леніна, Пирого- ва, бульвару Шевченка та вул. Комінтерна до залізнич- ного вокзалу. Одночасно з Хрещатика і вул. Леніна знято трамвайні колії
1941 11 липня — 19 вересня грудень	У Київ надійшли шість тролейбусів ЯТБ-2 У Києві використовуються тролейбуси ЯТБ-4, що по- стачаються Ярославським автомобільним заводом Героїчна оборона Києва від німецько-фашистських за- гарбників, активна участь в ній електротранспортників У місті створена підпільна організація «Смерть німець- ким окупантам!». До її складу увійшла група електро- транспортників. На заводі електротранспорту ім. Ф. Е. Дзержинського

Дата	Основні події з історії транспорту міста
1942 березень	створена підпільна організація під керівництвом Р. Синегубова, колишнього технічного керівника вантажного парку; В підпільну організацію Р. Синегубова ввійшла група А. Шохіна, колишнього директора трамвайного парку ім. Л. Б. Красіна. За час тимчасової окупації міста фашисти розорили трамвайне господарство на Лівобережжі і тролейбусне — на Правобережжі, пограбували і зруйнували Все-союзний трамвайний музей. Визволення Києва від німецько-фашистських загарбників.
1943 6 листопада	Колишній Комунальний трамвайний трест перейменовано на трамвайно-тролейбусне управління. Розроблено план і розпочато відбудову електротранспорту. Кілька трамвайних вагонів вийшли на лінію.
1944 січень	Кілька тролейбусів вийшли на перший довоєнний маршрут.
5 листопада	Відновив роботу другий довоєнний тролейбусний маршрут.
1945	У Київ почали надходити тролейбуси МТБ-82-Д.
1946	Створено будівельно-монтажне управління трамвайно-тролейбусного управління.
1947	Збудована тролейбусна лінія від пл. Калініна (нині Майдан Незалежності) до Кабельного заводу, відкрито маршрут № 4. Одночасно по цій трасі демонтовано трамвайні колії.
1948—1949	Збудована тролейбусна лінія по бульвару Шевченка і Брест-Литовському шосе до залізничного перетину (нині ст. метро «Жовтнева»). Одночасно демонтовані трамвайні колії по бульвару Шевченка.
1949	По всій країні введені сталі тарифи за проїзд міським електротранспортом: 30 коп. у трамваї і 40 — у тролейбусі.
1950	Продовжено перший тролейбусний маршрут до клубу ім. Фрунзе (нині Московська пл.), збудовано нову лінію по бульвару Дружби народів до моста ім. Є. О. Патона, відкрито маршрут № 10.
1951—1952	Збудовано тролейбусну лінію по Повітрофлотському шосе до аеропорту, відкрито маршрути № 8 і 9.
1952	Вперше в країні створена конструкція струнубетонної шпали.
1954—1955	Продовжено тролейбусну лінію до ВДНГ УРСР, відкрито маршрут № 12.
1955	Введена в експлуатацію перша автоматизована тягова підстанція — Голосіївська.
1956—1957	Побудовано трамвайні колії на Лівобережжі і відкрито маршрути № 28 «Поштова площа — ДШК» та № 22 «Дарницький вокзал — ДШК».
1958	Завод електротранспорту ім. Ф. Е. Дзержинського виготовив перший тролейбус «Київ-1». Проведена друга реконструкція фунікулера з заміною тягового устаткування, рейок та вагонів. Створена автожурова база. Колектив очолив М. Скрима.

Дата	Основні події з історії транспорту міста
1958—1959	Збудовано тролейбусну лінію по вул. Володимирській, демонтовано тут трамвайні колії, продовжено лінію від кабельного заводу по вулицях Мельникова і Щусева на Сирець, відкрито маршрут № 16.
1959 1 лютого	Введено в експлуатацію Дарницьке трамвайне депо. Колектив очолив Г. Кацов. Першим трамваем із депо на лінію виїхала А. Шкавири.
1 вересня	Відкрито трамвайний маршрут № 31 «Червона площа — Рембаза».
5 листопада	24-й трамвайний маршрут розпочав безкондукторне обслуговування пасажирів.
1959—1960	Відкрито трамвайний маршрут № 33 «ДШК — ДВРЗ». У Київ надійшла перша партія тролейбусів ЗИУ-5.
1960 1 лютого	Збудована тролейбусна лінія по Подільському узвозу і вул. Фрунзе, відкрито маршрут № 18; прокладена лінія по вулицях Авіації (нині Антонова) і Курській, відкрито маршрут № 19; збудована лінія по вул. Кірова (нині Грушевського), відкрито маршрут № 20 і демонтовано трамвайні колії.
5 листопада	Відкрито трамвайний маршрут № 32 «Поштова пл. — ДВРЗ».
6 листопада	Відкрито трамвайний маршрут № 29 «ДШК — Дарницька лікарня».
1961 13 березня	Відкрито першу дільницю першої черги метрополітену зі станціями «Вокзальна», «Університет», «Хрещатик», «Арсенальна» та «Дніпро».
1 серпня	Створено учбовий комбінат для підготовки водіїв трамвая і тролейбуса. У Київ надійшли перші партії вагонів Т-2 і тролейбусів 8Тр з Чехословаччини. Завод електротранспорту ім. Ф. Е. Дзержинського виготовив першу партію чотиривісних причіпних вагонів.
1962—1963	Сталася куренівська катастрофа: розріджена пуля, накопичена в Бабиному яру, прорвала дамбу і зруйнувала трамвайне депо ім. Л. Б. Красіна, загинуло 50 електротранспортників.
1962—1965 1963	Введено в експлуатацію Жовтнєве тролейбусне депо. Колектив очолив О. Храбров.
5 листопада	У Київ надійшла перша партія тролейбусів 9Тр Київ одержав 40 вагонів РВЗ-6.
1964	Відбудова трамвайного депо ім. Л. Б. Красіна. Відкрито трамвайний маршрут № 21 «Червона пл. — Воскресенський житловий масив».
1965	Відкрито другу дільницю метрополітену зі станціями «Політехнічний інститут» і «Завод Більшовик».
	У Київ надійшла перша партія вагонів Т-3.
	Розпочато впровадження телекерування тяговими підстанціями. Першою такою підстанцією стала Цитадельна.
	Розпочато серійне виготовлення механічної напівавтоматичної каси винахідника депо ім. Л. Б. Красіна Г. Шуки для продажу квитків у салоні рухомого складу.
	На тягових підстанціях з'явилися перші напівпровідникові випрямлячі ВАК-2000.

Дата	Основні події з історії транспорту міста
5 листопада 1966	Відкрито третю дільницю метрополітену зі станціями «Гідропарк», «Лівобережна» і «Дарниця» Вперше в світовій практиці інженер В. Веклич здійснив зчеплення двох тролейбусів МТБ-82 у поїзд. Збудовано тролейбусну лінію по бульвару Лесі Українки. Став до ладу цех ремонту вагонів у Дарницькому депо. Завершено будівництво трамвая в Жовтневому районі, відкрито маршрут № 15 «Львівська площа — Кисневий завод».
1967 15 січня	Адміністративний комітет Міжнародного союзу громадського транспорту задовольнив прохання організації Радянського Союзу, в тому числі й Київського трамвайно-тролейбусного управління, про прийняття в дійсні члени цього союзу
травень	Для вирішення актуальних проблем електротранспорту в депо ім. Л. Б. Красіна створено експериментальний цех трамвайно-тролейбусного управління. Колектив очолив А. Жидецький
12—13 червня	Начальника Київського трамвайно-тролейбусного управління В. К. Дьяконова призначено членом Міжнародної комісії з економіки транспорту У Києві відбулася Всесоюзна науково-технічна конференція «Перспективи розвитку та покращання експлуатації міського електричного транспорту», приурочена до 75-річчя з дня пуску в Києві електричного трамвая.
13 червня	У видавництві «Будівельник» вийшла з друку книга «Первый в России (киевскому трамваю 75 лет)» За досягнуті успіхи у виконанні державних планів, поліпшенні транспортного обслуговування трудящих і в зв'язку з 75-річчям з дня заснування трамвайно-тролейбусне управління нагороджено Почесною Грамотою Президії Верховної Ради УРСР. Відкрито тролейбусний рух на житлові масиви Нивки і Відрадиний.
1968 1 жовтня	Рейкозварювальна установка, створена електротранспортниками у співдружності з фахівцями інституту електрозварювання ім. Є. О. Патона, та напівавтоматична каса для продажу квитків в салоні рухомого складу винахідника Г. Шуки демонструвались на ВДНГ СРСР. На честь 50-річчя Великої Жовтневої соціалістичної революції трамвайно-тролейбусне управління нагороджено пам'ятним Червоним Прапором ЦК Компартії України, Президії Верховної Ради УРСР, Ради Міністрів УРСР і Укрпрофради
1969	Стало до ладу 3-є тролейбусне депо. Колектив очолив М. Лисак. Завершено заміну дерев'яних опор контактної мережі залізобетонними. Введено в експлуатацію санітарно-побутовий корпус заводу електротранспорту ім. Ф. Е. Дзержинського Введено в експлуатацію тролейбусні лінії по просп. Науки, вулицях Білоруській та Стеценка. Завершено заміну ртутних випрямлячів на тягових підстанціях напівпровідниковими

Дата	Основні події з історії транспорту міста
1970	Введено в експлуатацію виробничу базу служби колії в Дарниці. Відкрито трамвайні маршрути № 1 «Бессарабка — вул. Сім'ї Сосніних» та № 35 «Березняки — Бессарабка»
1970—1972	Проведено експериментальні дослідження взаємодії тролейбусних струмоприймачів з різними елементами контактної мережі
1971	Видавництво «Будівельник» видало масовим тиражем нарис В. Бови «Мільйон Василя Джуріла»
13—14 вересня	У Києві відбулося засідання Міжнародної комісії з економіки транспорту. До цієї події видано двомовний (російська і німецька) проспект «Пассажирский транспорт Киева сегодня и завтра». Завершено телемеханізацію тягових підстанцій. Створено музей революційної, бойової і трудової слави заводу електротранспорту ім. Ф. Е. Дзержинського
5 листопада	Відкрито чергову дільницю метрополітену зі станціями «Жовтнева», «Нивки» і «Святошино»
1972 15 березня	Головному інженерові трамвайно-тролейбусного управління М. Ольшанському присвоєно почесне звання заслуженого працівника транспорту УРСР, першому серед транспортників республіки
3 травня	В службі руху створено цех офсетного друку. Колектив очолив М. Баранов
1973	Створено експлуатаційно-технічний вузол зв'язку та сигналізації. Колектив очолив В. Щелкунов. Останній рік, що був для Київського трамвайно-тролейбусного управління — останнього серед великих господарств електротранспорту — прибутковим
1974 січень	Стала до ладу виробнича база автопідприємства трамвайно-тролейбусного управління на вул. Пархоменка. У багатотиражній газеті «Київський електротранспорт» щомісячно почала друкуватись «Технічна сторінка».
1975 22 квітня	В енергосистемі створено універсальний перетинний провідник тролейбусної мережі Відбулася перша профспілкова конференція підприємств управління, на якій обрано об'єднаний профспілковий комітет. Головою комітету став Д. Степаненко
8 жовтня	Відкрито трамвайне сполучення з житловим масивом Оболонь. Закінчено реконструкцію трамвайного депо ім. Т. Г. Шевченка.
1976 23 серпня	Закрито завод залізобетонних виробів трамвайно-тролейбусного управління в Пущі-Водиці Закінчено спорудження диспетчерського зв'язку. Введено в експлуатацію тролейбусну лінію до Льодового стадіону.
19 грудня	На Ново-Окружній тяговій підстанції встановлено перший дослідний зразок тиристорного випрямляча
1977	Відкрито першу дільницю Куренівсько-Червоноармійської лінії метрополітену зі станціями «Площа Жовтневої революції», «Поштова площа» і «Червона площа» Дарницьке трамвайне депо в числі перших десяти підприємств міста удостоєно звання «зразкового».
	Відкрито рух трамвая в звичайному режимі по трасі швидкісного трамвая

Дата	Основні події з історії транспорту міста
11 квітня	Припинено рух трамвая по Володимирському узвозу — трасі першого електричного трамвая
1 липня	Введена в експлуатацію тролейбусна лінія по проспекту Чубаря
28 листопада	Відзначаючи високий рівень оснащення підприємств, якісний склад інженерно-технічних працівників, Міністерство житлово-комунального господарства УРСР віднесло Київське трамвайно-тролейбусне управління до підприємств-еталонів республіки.
	За участь в ювілейній експозиції, присвяченій 60-річчю Великої Жовтневої соціалістичної революції, трамвайно-тролейбусне управління нагороджено Дипломом I ступеня ВДНГ УРСР
1978	Введена в експлуатацію перша в країні лінія швидкісного трамвая від площі Перемоги на житловий масив Микільська Борщагівка.
	На лінії швидкісного трамвая розпочалась експлуатація тривагонних поїздів. Перші такі поїзди на лінію вивели кращі водії депо ім. Т. Г. Шевченка Лідія Борисівна та Анатолій Юхимович Лизогуби.
	Відкрито тролейбусне сполучення на житловий масив Виноградар
1979 Жовтень	Київ приймав 5000-й тролейбус, поставлений фірмою «Шкода» в СРСР. З нагоди цієї події в Жовтневому депо відбувся урочистий мітинг. Символічний ключ від ювілейного тролейбуса одержав водій В. Олейников. В енергосистемі створено асиметричний стрілочний вузол.
1980	Голубі експresi метро помчали до станції «Піонерська»
1 лютого	Впроваджена система попередньої оплати за проїзд на електротранспорті. Скасовано продаж абонементних талонів водіями рухомого складу.
травень	Завершено основні роботи з реконструкції заводу електротранспорту ім. Ф. Е. Дзержинського.
	Введено в експлуатацію триповерховий спальний корпус у піонерському таборі «Супутник».
	Відкрито трамвайний рух у прискореному режимі по вул. Картвелішвілі на Микільській Борщагівці.
	Демонтовано трамвайні колії від Голосіївської площі до Московської
6 листопада	Тролейбусний маршрут № 12 продовжено на житловий масив Теремки-2
грудень	Відкрито другу дільницю Куренівсько-Червоноармійської лінії метрополітену зі станціями «Тараса Шевченка», «Петрівка» та «Проспект Корнійчука»
1981	За успішне виконання планових завдань у десятих п'ятиріччі колектив управління нагороджено перехідним Червоним Прапором ЦК КПРС, Ради Міністрів СРСР, ВЦРПС та ЦК ВЛКСМ.
	Введено в експлуатацію виробничу базу будівельно-монтажного управління, що обслуговує трамвайно-тролейбусне управління, в Дарниці
6 листопада	Введено в експлуатацію тролейбусну лінію по вул. Коротченка до станції метро «Петрівка».
	В енергосистемі створено перетин трамвайних і тролейбусних проводів під кутом 25—70°

Дата	Основні події з історії транспорту міста
грудень	Голубі експresi метро помчали до станції «Республіканський стадіон»
1982	Введена в експлуатацію трамвайна лінія по вул. Курнатовського.
5 листопада	Припинено трамвайний рух по Брест-Литовському проспекту в зв'язку з його реконструкцією
грудень	Відкрито чергову дільницю Куренівсько-Червоноармійської лінії метрополітену зі станціями «Мінська» та «Героїв Дніпра»
1983	Колектив Дарницького трамвайного депо удостоєний звання «Колектив комуністичної праці».
	У Київ надійшла перша партія тролейбусів 14Тр
4 листопада	Відкрито пам'ятний знак на честь працівників трамвайного депо ім. В. І. Леніна, загиблих в роки Великої Вітчизняної війни
5 листопада	Вперше, перетнувши Дніпро по Московському мосту, тролейбус прийшов на лівий берег. Перший поїзд по маршруту № 29 провів кадровий водій Жовтневого депо, учасник Великої Вітчизняної війни Л. Корбут
1984	Відкрито тролейбусне сполучення житлового масиву Вигурівщина — Троєщина зі станцією метро «Петрівка».
14 липня	Введено в експлуатацію ливарний цех заводу електро-транспорту ім. Ф. Е. Дзержинського на вул. Сирецькій.
	Відновив роботу після третьої реконструкції фунікулер. Стало до ладу 4-е тролейбусне депо. Колектив очолив В. Зайченко
28 грудня	Трамвайний маршрут № 1 продовжено на житловий масив Південна Борщагівка
грудень	Відкрито чергову дільницю Куренівсько-Червоноармійської лінії метрополітену зі станціями «Червоноармійська» та «Площа Дзержинського».
	У видавництві політичної літератури України вийшла з друку книга А. Ткаченка і А. Михайленка «Повертайтесь живими», в якій розповідається про участь київських комсомольців у підпільній діяльності в роки тимчасової окупації міста. Зокрема розповідається про діяльність директора трамвайного парку ім. Л. Б. Красіна О. Шохіна і його сина Ігоря
1985	У Київ надійшла перша партія вагонів з тиристорно-імпульсною системою керування Т-3М
26 травня	Припинено рух трамваїв по бульвару Лесі Українки, колії демонтовано.
	На заводі електротранспорту ім. Ф. Е. Дзержинського відремонтовано тролейбус МТБ-82, як експонат для створюваного музею
5 листопада	Введено в експлуатацію тролейбусну лінію по просп. Перемоги і вул. Чорнобильській
14 листопада	Відбувся республіканський семінар «Нова техніка і технологія на тролейбусному транспорті», приурочений до 50-річчя організації тролейбусного руху на Україні.
	Видавництво «Реклама» видало мальовничий проспект «Київський тролейбус»
1986	У Київ надійшла перша партія зчленованих тролейбусів ДАК-217Е з Румунії.

Дата	Основні події з історії транспорту міста
травень	За досягнення високих результатів з механізації ручної праці Київське трамвайно-тролейбусне управління нагороджено Дипломом ВЦРПС і третьою премією, 40 кращих виробників — нагрудними знаками Став до ладу клуб-ігальня піонерського табору «Супутник» у Пущі-Водиці.
6 листопада	Біля депо ім. Л. Б. Красіна встановлено на п'єдесталі відремонтований, як музейний експонат, трамвайний вагон моделі «К». Такі вагони у 30-і роки масово виготовляв трамвайний завод ім. Т. Домбала
1987	Відкрито трамвайний рух по вул. Закревського на житловому масиві Вигурівщина — Троещина Тариф оплати за проїзд у трамваї і тролейбусі встановлено 5 коп., як у метро й автобусі. Введено єдиний проїзний квиток
23—24 вересня	У Києві відбулося засідання Адміністративного комітету Міжнародного союзу громадського транспорту. Видавництво «Реклама» видало мальовничий проспект «Пассажирский транспорт г. Киева» російською, англійською, французькою та німецькою мовами
15 грудня	Припинено рух трамваїв по вул. Толстого (маршрут № 8), колії демонтовано
30 грудня	Відкрито трамвайний рух по вул. Тростянецькій на Харківському житловому масиві (маршрут № 26). На кінець року довжина тролейбусної мережі досягла 300 км
1988	Став до ладу новий корпус санаторію-профілакторію в Пущі-Водиці
серпень	Відкрито трамвайний маршрут № 25 «Харківський масив — ЗЗБК»
5 жовтня	Введена в експлуатацію тролейбусна лінія по проспекту «Правди», відкрито маршрут № 25 «Виноградар — станція метро «Петрівка».
30 грудня	На заводі електротранспорту ім. Ф. Е. Дзержинського відновлено трамвайний вагон зразка 1892 року, як музейний експонат.
1989	У видавництві політичної літератури України вийшла з друку книга С. Черняк «Вічний слід», в якій розповідається про 778 героїчних і трагічних днів із життя киян в період тимчасової окупації міста. Зокрема, про підпільну діяльність електротранспортників
	За успішне виконання планових завдань по забезпеченню пасажирських перевезень у 1988 році ЦК КПРС, Рада Міністрів СРСР, ВЦРПС і ЦК ВЛКСМ нагородили Київське трамвайно-тролейбусне управління перехідним Червоним прапором із занесенням на Всесоюзну Дошку Пошани на ВДНГ СРСР
січень	Створена централізована служба збору проїзної плати. Колектив очолив С. Литвинов
червень	Введено в експлуатацію другий кінцевий пункт трамвайних маршрутів біля залізничного вокзалу на вул. Старовокзальній. Служба колії одержала універсальний комплекс колійних машин УПМ-1

Дата	Основні події з історії транспорту міста
грудень	Лук'янівську тягову підстанцію переведено в новозбудоване приміщення.
1990	Введено в експлуатацію першу дільницю Сирецько-Печерської лінії метрополітену зі станціями «Золоті ворота», «Палац спорту» і «Мечникова» У видавництві політичної літератури України вийшла з друку книга спогадів колишнього командира партизанського з'єднання І. Хитриченка «Тропой народного гнева», який тривалий час працював у трамвайному депо ім. В. І. Леніна. У видавництві «Будівельник» вийшла з друку брошура В. Марченка, директора учбово-курсового комбінату, «Водій міського електротранспорту»
серпень	У Київ надійшла перша партія зчленованих тролейбусів 15Тр з ЧСФР
жовтень	Продовжено тролейбусну лінію по проспекту Маяковського на житловому масиві Вигурівщина — Троещина до вул. Милославської
грудень	Завершено будівництво корпусу допоміжних служб і реконструкцію інженерних мереж та колійного господарства депо ім. В. І. Леніна
1991	З воріт заводу електротранспорту ім. Ф. Е. Дзержинського вийшов дослідний зразок зчленованого тролейбуса «Київ-11»
8 січня	На території депо ім. Л. Б. Красіна відбулась громадська панатахія по загиблих під час куренівської катастрофи електротранспортниках і закладення меморіальної дошки
13 березня	Введено в експлуатацію трамвайну лінію по вул. Червоногвардійській. Введено в експлуатацію другу дільницю Сирецько-Печерської лінії метрополітену до станції «Наддніпрянська»
грудень	З воріт заводу електротранспорту ім. Ф. Е. Дзержинського вийшов дослідний зразок зчленованого тролейбуса «Київ-12», створеного спільно з авіабудівниками
1992	Завершується реконструкція Дарницького трамвайного депо.
квітень	Готується проектно-кошторисна документація на будівництво лівобережної лінії швидкісного трамвая.
травень	В кінці Володимирського узвозу — на початку вул. Петра Сагайдачного відкрито пам'ятний знак на честь першого електричного трамвая

Список використаної літератури

1. *Игнатович-Завилейский В. В.* Электрический трамвай в Киеве (публичная лекция).— 1894.— 59 с.
2. Киевский трамвай за сорок лет. 1892—1932.— К.: Издание Киевского трамвайного треста, 1933.— 159 с.
3. *Ржосницький Б. М.* Федір Аполлонович Піропський.— К.: Держтехвидав України, 1951.— 135 с.
4. Первый в России (киевскому трамваю 75 лет).— К.: Будівельник, 1967.— 142 с.
5. История городов и сел Украинской ССР: Киев.— К.: УРЕ, 1979.— 595 с.
6. Київ: Енциклопедичний довідник / За редакцією А. В. Кудрицького.— К.: УРЕ. 1981.— 736 с.
7. История Киева: В 3 т., 4 кн.— К.: Наук. думка, Т. 2.— 1984.— 463 с., Т. 3, кн. 1.— 1985.— 495 с.; кн. 2.— 1986.— 437 с.
8. Киевский троллейбус.— К.: Реклама, 1985.— 24 с.
9. Народное хозяйство СССР в 1987 г.: Статистический ежегодник.— М.: Финансы и статистика, 1988.— 735 с.
10. СССР в цифрах в 1988 г.: Краткий статистический сборник.— М.: Финансы и статистика, 1989.— 318 с.
11. Народне господарство Української РСР у 1988 році: Статистичний щорічник.— К.: Техніка, 1989.— 470 с.
12. Матеріали Центрального державного історичного архіву УРСР у Києві (фонди 274, 275, 318, 442).

Зміст

ПЕРЕДМОВА	3
ПЕРША КОЛІЯ	5
ВИРУЧАЄ ЕЛЕКТРИКА	8
НАПЕРЕДОДНІ БУРІ	13
БУТИ ЧИ НЕ БУТИ?	16
ДРУГЕ НАРОДЖЕННЯ	20
РОКИ СУВОРИХ ВИПРОБУВАНЬ	25
ШЛЯХОМ ТЕХНІЧНОГО ПРОГРЕСУ	30
ВИХІД НА МІЖНАРОДНУ АРЕНУ	55
СОЦІАЛЬНИЙ РОЗВИТОК	57
НАДІЙНІ КАДРИ—ЗАПОРУКА УСПІШНОЇ РОБОТИ	63
КРОК У ДВАДЦЯТЬ ПЕРШЕ СТОЛІТТЯ	78
ХРОНОЛОГІЯ	82
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ	94

Научно-популярное издание

Бейкул Станислав Петрович
Брамский Казимир Антонович

Киевский трамвай

К 100-летию со дня пуска в эксплуатацию

Киев, издательство «Будівельник»

На украинском языке

Редактор Л. В. Магда
Художник обкладинки Г. А. Клещар
Художній редактор Б. В. Сушко
Технічний редактор З. П. Золотарьова
Коректор Л. Й. Римаренко

ИБ № 3515

Сдано в набор 09.09.91. Подписано в печать 16.12.91. Формат 60×90^{1/16}. Бумага типографская № 2 и офсетная для вкладки. Гарнитура литературная. Печать высокая. Усл. печ. л. 6+2,5 (вкл.). Усл. кр.-отг. 9. Уч.-изд. л. 7,57+2,16 (вкл.). Тираж 10 000 экз. Заказ № 1—1363. Заказное.

Издательство «Будівельник». 254053 Киев, ул. Обсерваторная, 25.

Киевская фабрика печатной рекламы, 252067 Киев, ул. Выборгская, 84.

Бейкул С. П., Брамський К. А.

Б41 Київський трамвай.— К.: Будівельник,
1992.— 96 с., [40] ил.
ISBN 5-7705-0495-1.

Книга посвящена 100-річчю першого в Україні київського трамвая. В ній розповідається про виникнення і розвиток у місті електричного транспорту, славні традиції його працівників, про сьогодення й перспективи розвитку галузі, про видатних людей — передовиків виробництва.

Книга адресується широкому колу читачів і, в першу чергу, працівникам міського пасажирського транспорту.

Б 3204000000-003
М203(04)-92 Заказ.

ББК 39.82